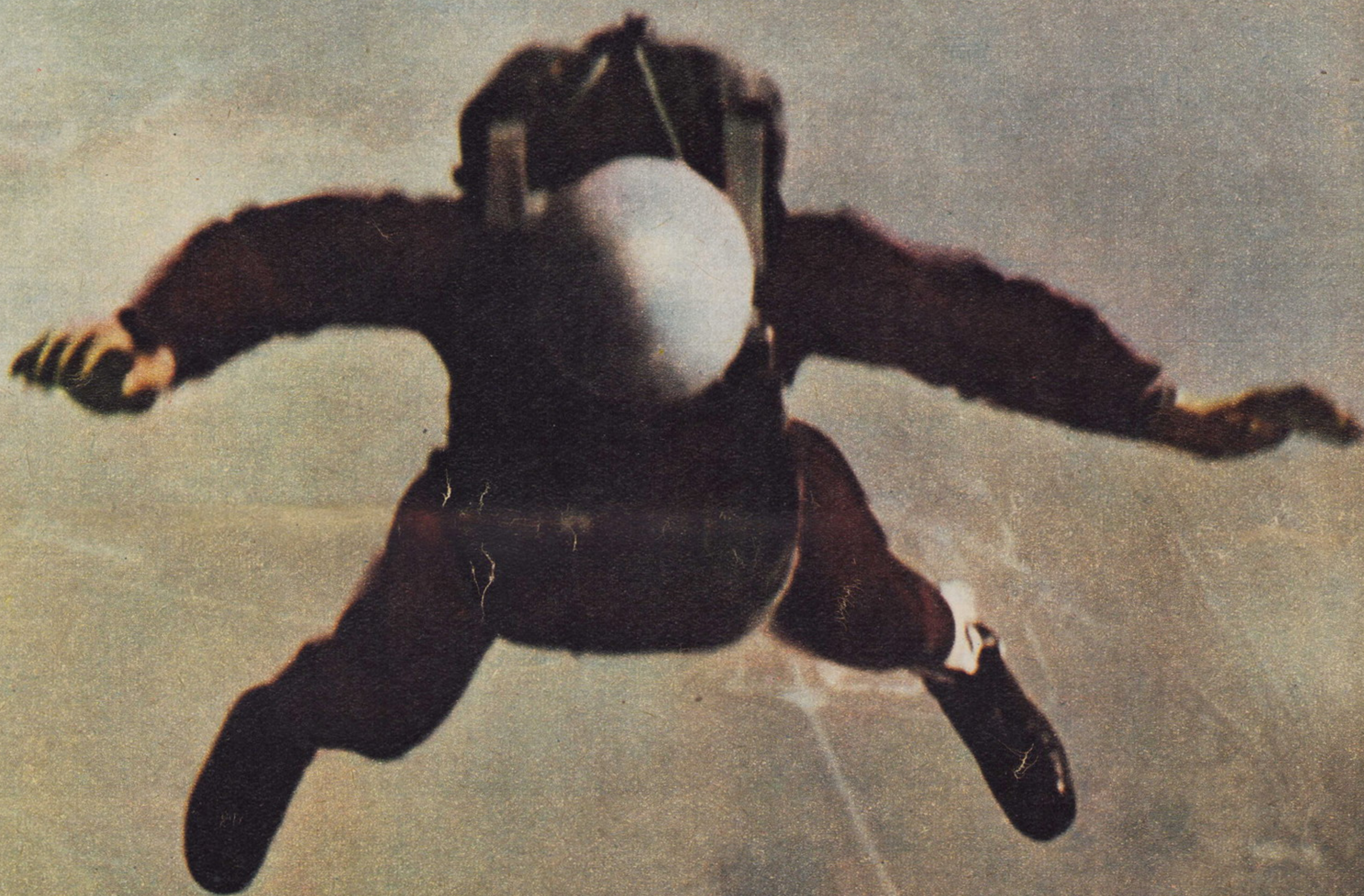
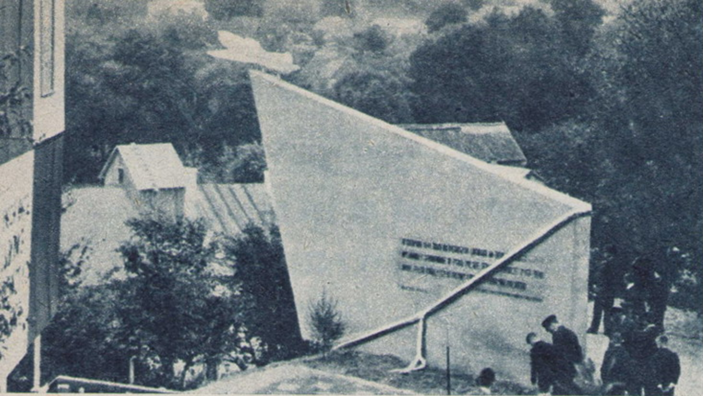
SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (743) ● 3. X. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

W numerze:



Fragment z rozegranych we Wrocławiu X Spadochronowych Mistrzostw Polski. Na naszym zdjęciu jeden ze skoczków w chwilę po odejściu od samolotu wywożącego An-2 i przed rozpoczęciem wykonywania jednej z wiązanek akrobacji, oczywiście spadochronowej. Patrz reportaż na str. 4—6. Foto: B. Koszewski



Tam w dole, ukryte w zieleni drzew, przycupnęły domki wsi Dys. Wielu jej starszych mieszkańców pamięta sierpniowe dni 1944 roku, kiedy na pobliskim piaskowyżu lądowały samoloty z biało-czerwoną szachownicą. Dziś nad wioską rozpostarł skrzydła srebrzysty model Jaka, startującego z cokołu pomnika.
Foto: T. Chwałczyk

ODSŁONIĘCIE POMNIKA W DYSIE

ku czci lotników ludowego lotnictwa

W dniu 19 września br. we wsi Dys powiatu lubelskiego, odsłonięty został uroczyście pomnik ku czci lotników 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", którzy 21 lat temu w sierpniu 1944 roku wylądowali tu — na pierwszym lotnisku oswobodzonych terenów Polski — szykując się do walki o wyzwolenie Polski.

Fundatorem pomnika, którego budowę zainicjowały władze partyjne województwa i powiatu lubelskiego oraz miejscowy Front Jedności Narodu, jest społeczeństwo powiatu lubelskiego.

Na uroczystość odsłonięcia pomnika przybyli: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, pierwszy sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Lublinie Władysław Kozdra, przedstawiciele wojewódzkich i powiatowych władz partyjnych oraz powiatowego Frontu Jedności Narodu, liczni dawni piloci „Warszawy" i „Krakowa", zaproszeni goście i olbrzymia, 10-tysięczna masa okolicznej ludności.

W czasie uroczystości przemówienie wygłosił gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Przypomniał on chlubny szlak bojowy polskiego lotnictwa i zobrazował wszechstronny rozwój powietrznych sił zbrojnych w Polsce Ludowej. Odsłonięcia pomnika dokonał Władysław Kozdra.

Uroczystość uświetniły bogate pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego, których program obejmował przelot formacji myśliwców odrzutowych, akrobację na śmigłowcu, skok spadochronowy, akrobację szybowcową oraz piękny popis najlepszych akrobatów na samolotach sportowych.

Reportaż z uroczystości odsłonięcia pomnika ukaże się w numerze następnym. (z)

ŁÓDŹ ŻYJE WALKĄ

NAJLEPSZYCH AKROBATÓW ŚWIATA

W niedzielę, dnia 19 września br, na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego odbyło się uroczyste otwarcie Międzynarodowych Zawodów Akrobacji Samolotowej Państw Socjalistycznych. Na trybunie honorowej znaleźli się przedstawiciele miejskich i wojewódzkich władz partyjnych i administracyjnych, członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL i liczni działacze. Tłumnie też przybyła na lotnisko w tym dniu publiczność. Zawodników powitał w imieniu gospodarzy sekretarz MRN Łodzi mgr inż. Jerzy Lorens, a w imieniu ZG APRL zastępca przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów Józef Olszewski.

Na starcie MZASPS stanęli piloci Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Węgier i Bułgarii oraz liczni akrobaci polscy. Pierwszą naszą drużynę stanowią: Stanisław Kasperek, Edmund Mikołajczyk i Stefan Studencki. W ostatniej chwili, z niewiadomych przyczyn, nie przybyli piloci NRD.

Bezpośrednio po uroczystości otwarcia zawodnicy odbyli na oczach gości i kibiców ostry trening. Wysoki poziom wykonywanych figur i wiązanek wskazuje na to, że walka będzie zacięta, a jej wynik trudny do przewidzenia.

Tak jak się spodziewaliśmy, sportowa Łódź niezwykle gorąco powitała najlepszych akrobatów świata. Świadczy o tym nie tylko liczny udział publiczności w otwarciu imprezy. Główna ulica miasta Piotrkowska poprzegradzana jest licznymi transparentami z hasłami lotniczymi. Wiele łódzkich zakładów pracy chce gościć pilotów.

W poniedziałek dnia 20 września br. piloci wykonywali loty treningowe. We wtorek rozegrano pierwszą konkurencję półfinałów — akrobację obowiązkową. Polegała ona na wykonaniu przez pilotów identycznej wiązanki 15 figur akrobacji.

Po pierwszym dniu zawodów prowadzenie w klasyfikacji indywidualnej objął **STANISŁAW KASPEREK** (Polska I) — 4 412 pkt, przed radzieckimi pilotami Aleksiejem Piminowem — 4 403 pkt i Wadimem Owsiankinem — 4 395 pkt.

W punktacji zespołowej prowadzi. ZSRR — 13 020 pkt, przed Węgrami — 12 600 pkt, CSRS — 12 539 pkt i Polską I — 12 466 pkt.

W drugim dniu zawodów (środa, 22 września) rozegrana została kolejna konkurencja półfinałowa — akrobacja dowolna. Piloci w ciągu sześciu minut wykonywali wiązankę ewolucji według własnego układu. Po raz pierwszy na zawodach międzynarodowych konkurencję tę oceniano według nowych zasad, zaproponowanych przez Polskę. Na obecną ocenę składają się punkty za wartość sportową i oddzielnie za wykonanie. Zarówno zawodnicy jak sędziowie bardzo chwalili ten eksperyment, podkreślając iż dwuczłonowa punktacja lepiej odzwierciedla umiejętności i wysiłek pilota.

W klasyfikacji drużynowej akrobacje dowolną wygrała ekipa pilotów ZSRR, uzyskując 15 292 pkt.

Spośród 27 pilotów, startujących w akrobacji dowolnej, najlepszy okazał się b. mistrz świata Josef Toth (Węgry) — 5 298 pkt. Na drugim miejscu uplasował się Kasperek (Polska I) — 5 270 pkt, na trzecim Koberle (CSRS) — 5 208 pkt.

Po dwóch konkurencjach w klasyfikacji indywidualnej prowadzenie objął Polak **STANISŁAW KASPEREK** — 9 682 pkt, przed Tothem (Węgry) — 9 583 pkt i Owsiankinem (ZSRR) — 9 574 pkt.

W 25 ROCZNICĘ BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ

W 25 rocznicę bitwy o Anglię, 19 września br. w godzinach przedpołudniowych przebywający w Polsce z oficjalną wizytą minister Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii Michael Stewart złożył w asyście zastępcy podsekretarza stanu — Denisa Arthura Greenhilla oraz ambasadora W. Brytanii w Polsce — sir Georgea Lisle Cluttona i członków ambasady wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie. Na szarfie wieńca widniały słowa: „W hołdzie polskim lotnikom, którzy polegli walcząc przy boku swych brytyjskich przyjaciół w czasie bitwy o Wielką Brytanię w r. 1940". Przy składaniu wieńca ministrowi Stewartowi towarzyszyli: ambasador PRL w W. Brytanii — Jerzy Morawski, dyrektor departamentu w MSZ — amb. Eugeniusz Milnikiel, wicedyrektor Protokołu Dyplomatycznego — amb. Janusz Zambrowicz, szef Oddziału Wojskowych Spraw Zagranicznych WP — płk Aleksander Kuryna oraz czasowo p.o. komendanta Garnizonu Warszawskiego płk dypl. Czesław Galiński.

Na spotkaniu z prasą warszawską i korespondentami zagranicznymi w Domu Dziennikarza w Warszawie, minister Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii Michael Stewart złożył następujące oświadczenie, na krótko przed odlotem z Warszawy:

„Szczęśliwy zbieg okoliczności sprawił, że wizyta moja w Polsce miała miejsce w 25 rocznicę bitwy o W. Brytanię. Był to dla nas punkt zwrotny w historii. Zawsze pamiętać będziemy z podziwem i uczuciem o wielkim wkładzie Polaków do tego zwycięstwa."

Charge d'affaires w Londynie T. Wiśniewski i attache lotniczy, wojskowy i morski płk Mieczysław Roman w asyście pracowników ambasady PRL złożyli 19 września br. wieniec u stóp pomnika lotników polskich na przedmieściu Londynu — Northolt. W londyńskiej katedrze Westminster Abbey odbyło się tego dnia uroczyste nabożeństwo, z udziałem królowej Elżbiety II dla uczczenia 25 rocznicy bitwy o W. Brytanię. Lotnictwo brytyjskie zorganizowało z okazji tej rocznicy pokazy lotnicze z udziałem najnowszych typów samolotów bojowych, jak również samolotów-weteranów, które walczyły w 1940 roku. Do udziału w tych imprezach zaproszono jednostki lotnictwa z Belgii, Danii, Francji, Norwegii i USA.

W SKRÓCIE

DWA nowe wodoloty przewidziane są m. in. w najbliższym planie 5-letnim rozwoju naszej floty pasażerskiej. Będą one kursować na trasie Szczecin — Świnoujście i z Gdyni na Hel.

✶

PRZEWODNICZĄCY Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, prof. dr Michał Łunc, został wybrany ponownie na Kongresie w Atenach wiceprzewodniczącym Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Funkcję tę polski uczony pełni już po raz czwarty z rzędu.

✶

W POWIECIE płockim, na terenie gromady Bielsk, odbyły się 19 września br. całodniowe ćwiczenia miejscowych oddziałów samoobrony Ligi Obrony Kraju. W ćwiczeniach wzięły również udział samoloty Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku.

✶

PRZY budowie drogi do nowego portu lotniczego, budującego się obecnie w Warszawie na Okęciu, natrafiono na lotnicze bomby betonowe, które produkowali Niemcy pod koniec wojny. Kilkanaście takich bomb różnej wielkości, znalezionych przy lotnisku, zabezpieczyli saperzy.

Pomnik ku czci polskich spadochroniarzy

w 21 rocznicę bitwy pod Arnhem

19 września br. w 21 rocznicę bitwy stoczonej pod Arnhem przez żołnierzy 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej, odbyło się na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie uroczyste odsłonięcie płyty pamiątkowej, pomnika-symbolu, ku czci polskich spadochroniarzy, którzy zginęli na froncie zachodnim oraz w grupach „Cichociemnych", jacy zrzucani byli w czasie okupacji na teren Polski z zadaniem walki z wrogiem.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele władz naczelnych ZBoWiD, grupa byłych żołnierzy 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej przybyła ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Kanady, delegacja 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej z dowódcą płk. Edwinem Rozłubirskim na czele oraz przedstawiciele społeczeństwa Warszawy.

Po złożeniu wieńców pod Pomnikiem Bohaterów Warszawy na Placu Teatralnym, odbyła się uroczystość złożenia wieńców na płycie symbolicznej mogiły żołnierzy-spadochroniarzy. Do zebranych przemówił płk rez. Jan Kamiński, były zastępca dowódcy 1 SBS, który przypomniał historię tej jednostki oraz odczytał list byłego dowódcy 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej gen. Stanisława Sosabowskiego, w którym oddał on hołd poległym spadochroniarzom oraz podkreślił, że Polacy rozproszeni po świecie są zespoleni miłością do Ojczyzny. W imieniu Rady Naczelnej ZBoWiD i 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej przemawiał płk. Edwin Rozłubirski. Podkreślił on, że wojska powietrzno-desantowe sięgają do tych tradycji, u których podstaw leżało wyzwolenie ojczyzny i walka z okupantem, że każda kropla krwi przelana na Wschodzie czy na Zachodzie jest nam bliska i droga, ponieważ przelano ją w imię wolnej Polski. Odsłonięcia pomnika dokonał płk rez. Jan Kamiński. Wyryto na nim napis: „Tobie Ojczyzno", a pod nim nazwiska żołnierzy - spadochroniarzy, którzy zginęli w czasie ostatniej wojny. Zebrani minutą ciszy uczcili pamięć żołnierzy brygady poległych w bojach z hitlerowcami. Kompania honorowa Wojska Polskiego oddała trzykrotną salwę honorową. Płyta pokryła się wiązankami kwiatów i wieńców od delegacji.

„TRIDENT 1E" W WARSZAWIE

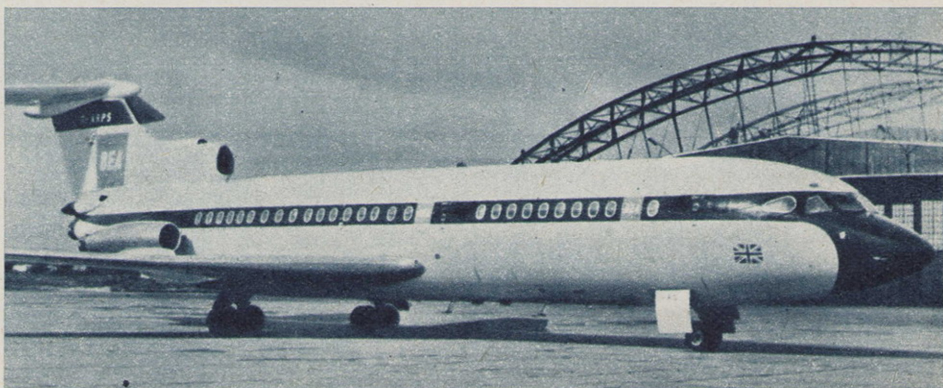
DYREKCJA Hawker Siddeley Aviation zademonstrowała we wtorek 21 września br. w Warszawie na lotnisku Okęcie odrzutowy samolot pasażerski „Trident 1E". Samolotem tym przyleciał do Polski z oficjalną wizytą minister Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii Michael Stewart z małżonką i towarzyszącymi mu osobami.

Demonstrowany na warszawskim lotnisku samolot „Trident 1E" jest wersją specjalną zbudowaną dla Brytyjskich Europejskich Linii Lotniczych (BEA). Może on zabrać 84 pasażerów oraz ładunek bagażu i towarów. Z obciążeniem tym zasięg jego wynosi 1 500 km przy prędkości przelotowej 965 km/h. „Trident 1E" został oddany do użytku, jak wiadomo, w marcu 1964 roku, a w czerwcu tego roku dokonano na nim pierwszego w historii lotnictwa cywilnego całkowicie automatycznego lądowania z pasażerami na pokładzie. Samolot ten, przedstawiony Polskim Liniom Lotniczym LOT jest ulepszoną wersją „Trident 1" i według zapewnień przedstawicieli dyrekcji Hawker Siddeley Aviation nadaje się idealnie do lotów komunikacyjnych na średnich dystansach, przede wszystkim w europejskiej sieci lotniczej.

Na demonstrację samolotu w Warszawie, połączoną z jednogodzinnym lotem, przybył wiceminister Komunikacji Jan Rustecki, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK Jerzy Falber, dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych mgr Romuald Pawulski, przedstawiciele różnych dziedzin lotnictwa cywilnego, wojsk lotniczych, przedstawiciele Brytyjskich Linii Lotniczych, dyrekcji zakładów produkujących tego typu samoloty oraz dziennikarze — członkowie Klubu Publicystów Lotniczych SDP.

W czasie próbnego lotu obecni na pokładzie maszyny goście mieli możność zapoznać się z wyposażeniem samolotu i działaniem urządzeń pilotażowych. Wyjaśnień udzielał kapitan „Tridenta" — Dell. Na jednym z odcinków lotu, lecąc na wysokości 8 000 m, maszyna rozwinęła prędkość 1 000 km/h. Po wylądowaniu na Okęciu dyrektor sprzedaży na Europę Hawker Siddeley Aviation Richard H. Norman podejmował gości lampką wina, w czasie której wręczył ministrowi Rusteckiemu model „Trident 1E" z napisem na kadłubie „Polskie Linie Lotnicze". Polskim specjalistom lotniczym i uczestniczącym w pokazie gościom nowy brytyjski komunikacyjny samolot odrzutowy bardzo się podobał. (ko)

„Trident 1E" na okęckim lotnisku. Foto: M. Kobrzyński



W SKRÓCIE

W OLSZTYNIE odbył się w dniach 10—13 września br. Zjazd Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Wzięło w nim udział ok. 100 astronomów z całej Polski. Wygłoszono 59 referatów naukowych. W ostatnim dniu Zjazdu wybrano na walnym zebraniu nowy zarząd Towarzystwa. Prezesem został prof. dr Włodzimierz Zonn.

☆

DYREKCJA PLL LOT postanowiła włączyć Koszalin do sieci stałych krajowych portów lotniczych. Loty na linii Warszawa — Koszalin — Warszawa będą trwały cały rok. W sezonie jesiennym i zimowym kursować będzie na tej trasie codziennie samolot Ił-14.

☆

WOJSKA Lotnicze należą do przodujących rodzajów wojsk w ludowym Wojsku Polskim w dziedzinie świadczeń na szkoły Tysiąclecia. Oprócz budowy własnym sumptem szkół (np. w Warszawie), żołnierze Wojsk Lotniczych, sprawując patronaty nad tymi szkołami, przekazali dzieciom ponad 4,5 tysiąca książek. Setki zestawów narzędzi i kompletnego wyposażenia pracowni szkolnych, tablic poglądowych i innych. Ponadto żołnierze — specjaliści wyremontowali w poszczególnych szkołach wiele sprzętu technicznego.

☆

W OŚRODKU Kultury Czechosłowackiej w Warszawie płk Jan Dolezel wygłosił 13 września br. odczyt pt. „Czechosłowackie skrzydła w walce o wolność". Po prelekcji wyświetlono film „Błękitne szlaki".

☆

Na MIEJSCOWYM cmentarzu w Ostrołęce odsłonięto uroczyście płytę pamiątkową na grobie dwóch lotniczek radzieckich, Bohaterów Związku Radzieckiego — poruczników pilotów Wiery Bielik i Tatiany Makarowej, które zginęły 24 sierpnia 1944 r. w walce powietrznej z hitlerowcami w okolicach Ostrołęki. W uroczystości, która zgromadziła tysięczne rzesze miejscowej ludności, wziął m.in. udział attache wojskowy ambasady radzieckiej w Warszawie, gen. mjr Leonid Kaliniczenko. Z Moskwy przybyły specjalnie na tę uroczystość: b. dowódca macierzystego pułku poległych lotniczek ppłk rez. pil. Jewdokia Boczarowa oraz kpt rez. pil. Larysa Litwinowa.

☆

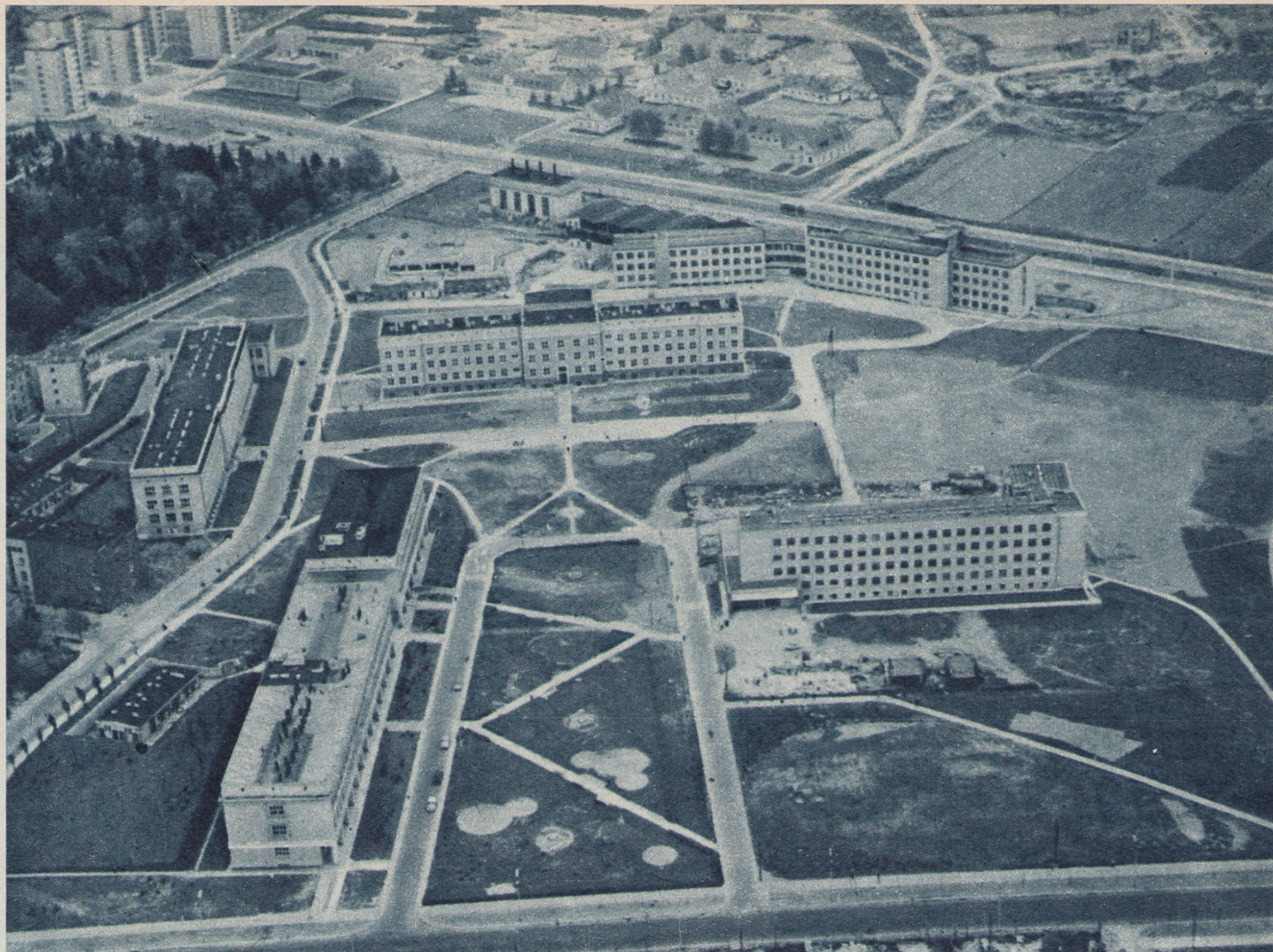
MIĘDZY Rządem PRL i Islamskiej Republiki Pakistanu parafowana została umowa w sprawie komunikacji lotniczej. Stwarza ona podstawę do uruchomienia przez PLL LOT linii lotniczej na Środkowy Wschód i dalej na Daleki Wschód.

☆

NAKŁADEM Państwowego Wydawnictwa Naukowego, w ramach Biblioteki „Problemów", ukazało się tłumaczenie z rosyjskiego pracy S. G. Aleksandrowa i R. F. Fiodorowa pt. „Radzieckie sztuczne satelity i statki kosmiczne". (Stron 447, cena 35 zł).

☆

W TYGODNIKU „Kultura" (nr 38 z br.) ukazał się artykuł ppłk. pil. Stanisława Skalskiego pt. „Ostatni Mohikanie", traktujący m.in. o udziale lotników polskich w bitwie o W. Brytanię 1940 r. W tym samym numerze Jerzy Piórkowski pisze o znanej u nas książce Witolda Urbanowicza pt. „Ogień nad Chinami", dając dobrą ocenę wspomnieniom wojennym znakomitego lotnika polskiego, „Znam fragmenty nowego tomu wspomnień Urbanowicza — pisze w zakończeniu recenzji Piórkowski — tym razem z kampanii wrześniowej. Są tak samo świeże, bogate poznawczo, znakomicie napisane. Urbanowicz pisze dzisiaj wyznania, które pozostaną, które będą się na pewno bardziej w naszym świecie liczyć aniżeli podwójne cyfry jego zestrzałów".



POLSKA Z LOTU PTAKA

LUBLIN. Przed wojną — skromne miasto prowincjonalne bez większych perspektyw rozwojowych. Dziś, w Polsce Ludowej, pulsujące życiem centrum gospodarcze południowo-wschodnich rejonów kraju, najważniejszy ośrodek życia kulturalnego. Obok z pietyzmem odbudowanej Starówki — dumą Lublina jest prężnie rozwijające się budownictwo mieszkaniowe. Zdjęcie przedstawia rozliczne obiekty miasteczka uniwersyteckiego.
Foto: A. Ziemiński



MOŻNA by powiedzieć, że doczekał się i u nas latawiec swego święta. Nie bierzmy tego jednak dosłownie. Wiemy przecież dobrze, że „święto latawca", to po prostu bardzo popularna już w kraju impreza, czyli zawody latawców, którymi pasjonują się w Polsce już nie setki ale tysiące dzieci i młodzieży. Razem z jesiennym „babim latem" pojawiają się nad polami latawce.

Latawiec, ten najstarszy na świecie statek powietrzny, robi obecnie zawrotną karierę wśród najmłodszych entuzjastów lotnictwa i — przyznajemy szczerze — spełnia nie byle jaką rolę w rozwijaniu politechnicznych zainteresowań młodzieży.

Chciałoby się tu powiedzieć za popularnym „Przekrojem", że jest to „rozrywka tania, przyjemna i zdrowa". Tania, bo nie nadwyręża zbytnio kieszeni rodziców; to nie tylko przyjemność, to wielka frajda — niezliczone rzesze chłopców i dziewcząt wyżywają się w majsterkowaniu w wolnych od nauki chwilach, tak w czasie budowy latawca jak i przy jego oblotach; pożytku jest chyba najwięcej: tego rodzaju zabawa z latawcem uczy najmłodszych, przede wszystkim wytrwałości i precyzji w pracy, a co najważniejsze — zbliża praktycznie i w prostej formie do techniki, a techniki lotniczej w szczególności. Krótko mówiąc: latawce uczą — bawiąc i bawią — ucząc. A ile w tym wszystkim emocji i przygody!

Myślę więc, że obecnie chyba niezbyt słusznie określamy modelarstwo lotnicze jako przedszkole lotnictwa, które jest raczej I stopniem wtajemniczenia lotniczego. Prawdziwe przedszkole lotnictwa, to właśnie latawce. Cały ten niezwykle żywiołowy ruch latawcowy w naszym kraju od paru już lat ujęty został w określone ramy organizacyjne i ma charakter prawie samoistnej dyscypliny sportowej, czego najlepszym dowodem mnóstwo terenowych zawodów eliminacyjnych i doroczne (od zeszłego roku) ogólnopolskie zawody latawców w Warszawie. Żadna z dyscyplin sportu lotniczego nie może pochwalić się tak masowym udziałem w zawodach, w których liczba uczestników sięga corocznie 20 tysięcy chłopców i dziewcząt.

ŚWIĘTO LATAWCA

Chociaż latawcami zajmowano się od niepamiętnych lat, to jednak regularne zawody zapoczątkowano u nas dopiero sześć lat temu. Z inicjatywą „święta latawca" wystąpiła, o ile sobie dobrze przypominam, redakcja gdańskiego „Wieczoru Wybrzeża", która wspólnie z Aeroklubem Gdańskim zorganizowała pierwsze jesienne zawody latawców. Impreza gdańska odbiła się echem w kraju i szybko znalazła naśladowców w innych redakcjach gazet terenowych, aeroklubach i harcerstwie. Po kilku latach, do tego stale rosnącego i popularnego ruchu latawcowego, dołączył niezwykły i — jak się niedługo potem okazało — potężny sojusznik: Powszechna Spółdzielnia Spożywców. PSS zaczęła w całym kraju szeroko rozwijać wśród dzieci i młodzieży spółdzielców pożyteczne zainteresowania latawcami, nie szczędząc na to oczywiście środków.

Nie przesadzę chyba, jeżeli stwierdzę, że to właśnie w dużej mierze spółdzielcom (tym z PSS, z ZSS „Społem" i z CRS) zawdzięczamy, że „święto latawca" stało się najbardziej popularną i najbardziej masową imprezą lotniczą w Polsce. Zawody latawców odbywają się jesienią każdego roku w setkach miast i miasteczek, stając się rzeczywiście świętem dla rozmiłowanych w majsterkowaniu tysięcy chłopców i dziewcząt. Przyczynia się do tego również Ministerstwo Oświaty, które do programu zajęć technicznych dla klas IV szkoły podstawowej wprowadziło budowę latawców, co z dużą satysfakcją chciałbym tu podkreślić.

Tegoroczne „święto latawca" mamy już za sobą, a zwycięzcy eliminacji wojewódzkich spotykają się w tych dniach na II ogólnopolskich zawodach latawców w Warszawie.

Czołowym konstruktorom latawców kraju życzę pomyślnych wiatrów na gocławskim lotnisku i wiele ciekawych przeżyć w Stolicy!

Ikarus

SPADOCHRONY NAD WROCŁAWIEM

Po lewej: Fragment trzydziestoosobowego desantu spadochronowego w wykonaniu uczestników mistrzostw i członków Aeroklubu Wrocławskiego, będącego końcowym akordem pokazów lotniczych i zakończenia mistrzostw.



Spadochronowy mistrz Polski 1965 Edward Ligocki, członek Aeroklubu Wrocławskiego. Należy do młodego pokolenia naszych skoczków spadochronowych. Zaczął uprawiać sport spadochronowy w 1959 roku.

X SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

DLA uświetnienia obchodów Dwudziestolecia Ziem Zachodnich i Północnych rozegrano na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego X Spadochronowe Mistrzostwa Polski i II Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Zawody przeprowadzono pod honorowym protektoratem członka Komitetu Centralnego PZPR i I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR we Wrocławiu tow. Władysława Piłatowskiego.

Mistrzostwa, które odbywały się od 5 do 12 września br., każdego dnia przyciągały na lotnisko Mały Gądów od kilkuset do kilku tysięcy osób. Zainteresowanie mieszkańców Wrocławia spadochroniarstwem przeszło najśmielsze oczekiwania gospodarzy zawodów. Warto w tym miejscu dodać, iż wstęp na lotnisko ułatwiały specjalne karty wstępu na cały okres mistrzostw. Rekord frekwencji padł już w dniu otwarcia mistrzostw, w niedzielę 5 września br., kiedy to rozegrano pierwszą konkurencję — skoki grupowe. Ludzie tego dnia szturmowali z niespotykaną pasją lotnisko. Nic też dziwnego, iż wobec ciągle przybywających na lotnisko tłumów, służba porządkowa tylko z trudem panowała nad sytuacją.

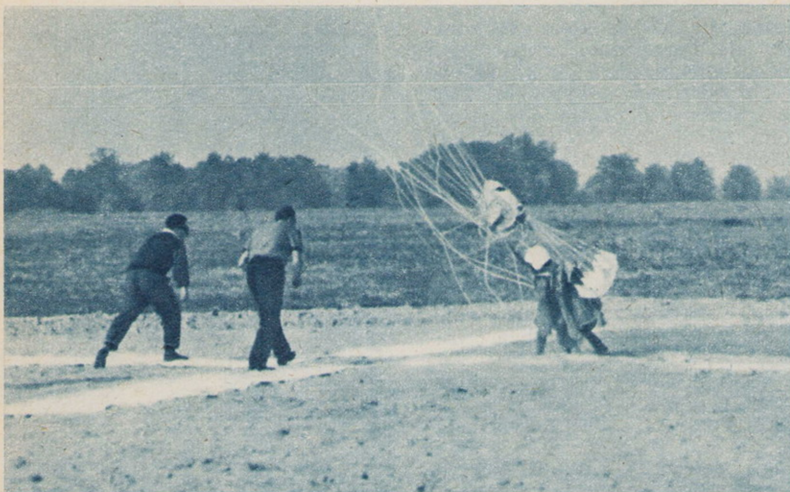
I pomyśleć: ludzie chcieli zobaczyć skoczków spadochronowych! Fakt zaskakujący i zarazem optymistyczny. Pękły więc pod naporem publiczności liny opasujące koło, w którym lądowali zawodnicy. Ludzie chcieli być bliżej, chcieli spojrzeć w oczy odważnych ludzi, rzucających się bez wahania z samolotu, powierzających swe życie spadochronowi. Nasi skoczkowie mogli być dumni, że sport spadochronowy cieszy się tak ogromnym zainteresowaniem.

A przecież 170 lat temu pierwszy skoczek spadochronowy Francuz Jacques Garnerin przeżywał dramatyczne chwile przed pierwszą próbą spadochronu. Omal nie skończyła się ona śmiercią Garnerina i to z rąk tłumu. Gdy Jacques Garnerin wraz ze swym bratem Jeanem Garnerin napełniali balon w ogrodzie Sacré Coeur w Paryżu, otoczeni zwartym tłumem ciekawych, pękła nagle powłoka balonu. Tłum z donośnym okrzykiem „oszustwo" rzucił się w ich kierunku, rozrywając na strzępy balon i spadochron. Bracia Garnerin musieli uciekać, jak przestępcy, z trudem ratując swoje życie. Groziło im za to więzienie, ponieważ władze uznały, że wprowadzili społeczeństwo w błąd.

Dlatego też, w rezultacie bardzo intensywnej i gorączkowej pracy, zdołali oni sporządzić nowy balon i spadochron w niezwykle krótkim czasie, jaki pozostał im do zapowiedzianej rozprawy sądowej. Uprosili także władze o zezwolenie na przeprowadzenie jeszcze jednej próby, która całkowicie się udała. W ten sposób jeden z październikowych dni 1797 roku przeszedł do historii. Wtedy to niezliczone tłumy obserwujące pierwszy skok człowieka ze spadochronem głośno wiwatowały. Proces umorzono.

Gospodarze wrocławskich mistrzostw mieliby pełne ręce roboty, gdyby chcieli wytoczyć proces wszystkim tym, którzy naruszyli porządek na lotnisku podczas rozgrywania pierwszej konkurencji. Opanowali jednak sytuację i wybaczyli mieszkańcom swego miasta nieznajomość przepisów lotniczych.

Tymczasem skoczkowie siedmiu aeroklubów regionalnych rywalizowali o tytuł mistrzowski w skokach grupowych. Były to skoki z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek na celność lądowania. Każda drużyna, składająca się z trzech skoczków, wykonała 3 skoki, przy czym wszystkie były liczone. W tym miejscu trzeba dodać, iż każdy z trzech zawodników wykonywał skoki do swego koła o promieniu 10 m, wyznaczonego przed startem samolotu



przez kapitana drużyny i zgłoszonego komisji sędziowskiej mistrzostw.

W pierwszym skoku najlepsze wyniki wywalczyli: Antonina Chmielarczyk (4,40 m), Marian Sylwańczyk (3,05), Stefan Czerwonka (3,14 m) oraz Ryszard Kuś (1,08 m). Przy tej okazji warto stwierdzić, iż na 29 zawodników aż 9 lądowało poza kołem.

W drugim skoku najbliższe odległości od środka krzyża uzyskali następujący zawodnicy: Antonina Chmielarczyk (2,17 m), Ryszard Łukanowski (3,90 m), Zbigniew Dzius (1,55 m), Wojciech Soleżyński (4,96 m), Edward Ligocki (2,51 m), Ryszard Kuś (4,29 m), Henryk Serda (3,44 m) oraz Leon Brongiel (4,08 m).

W trzecim skoku najlepsze wartości metrowe wywalczyli: Ryszard Adach (0,39 m), Stefan Czerwonka (2,46 m), Zbigniew Dzius (1,98 m), Edward Ligocki (2,82 m), Ryszard Kuś (2,34 m), Grzegorz Miliński (2,22 m), Adam Bujnowski (4,10 m) oraz Henryk Serda (4,81 m).

Najwięcej punktów wywalczyli dla swojej drużyny Ryszard Kuś i Edward Ligocki. Nic też dziwnego, iż drużyna ta — wrocławska — zwyciężyła ogromną przewagą punk-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

Skoczek w powietrzu. Za chwilę zawodnik przystąpi do wykonywania wiązanki figur akrobacji spadochronowej. Najpierw zrobi spiralę w lewo, potem spiralę w prawo, z kolei salto w tył, potem spiralę w lewo, spiralę w prawo i całą wiązankę zakończy saltem w tył. Po wykonaniu w możliwie najkrótszym czasie akrobacji skoczek otwiera spadochron.



Najpierw trzeba było złożyć spadochron sposobem polowym na stole brezentowym leżącym na ziemi, potem nałożyć kombinezon i spadochrony. W tym przypadku pomoc kolegi jest zawsze mile widziana.



Uczestnicy mistrzostw przed wejściem do samolotu wywożącego An-2. Na plecach i piersiach spadochrony, a w dłoniach hełmy spadochronowe — ubiór budzący zrozumiałe zainteresowanie.



Wystarczy wykonać jeden krok, oczywiście tylko jeden energiczny krok poza samolot, aby znaleźć się między niebem a ziemią. Od tej chwili skoczek znajduje się sam na sam z przestrzenią dzielącą go od ziemi.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

tów i wyprzedziła swoich kolegów z innych aeroklubów. Gospodarze mistrzostw z ich kierownikiem inż. Antonim Chojcanem na czele mieli powody do zadowolenia. Pierwsza bowiem konkurencja zapoczątkowała kolejne sukcesy skoczków wrocławskich.

Drugiego dnia mistrzostw (6 września br.) przeprowadzono półfinały w skokach z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek na celność lądowania. Były to skoki indywidualne. Do półfinału przystąpiło 29 zawodników z 13 aeroklubów regionalnych, a mianowicie: z Gdańska (3), Inowrocławia (1) Katowic (2), Krakowa (3) Krosna (3), Kielc (3), Lublina (2), Łodzi, (3), Jeleniej Góry (2), Rzeszowa (1), Torunia (1), Warszawy (1), i Wrocławia (3).

W pierwszym skoku najlepsze wyniki uzyskali: Jan Wrodarczyk (1,16 m), Edward Ligocki (1,48 m), Stefan Czerwonka (2,26 m), Ryszard Kuś (centrum — 0,0 m).

W drugim skoku najbliższe odległości od środka krzyża uzyskali następujący zawodnicy: Maria Puchar (2,86), Edward Ligocki (0,88 m), Wojciech Soleżyński (2,58 m), Ryszard Łukanowski (1,47 m) oraz Marian Zapart (1,10 m).

W trzecim skoku najlepsze wartości metrowe wywalczyli: Ryszard Adach (1,84 m), Jan Wrodarczyk (2,79 m), Stanisław Orzech (2,77 m), Henryk Sulik (2,75 m), Stefan Czerwonka (centrum — 0,0 m) oraz Sylwester Jakubowski (2,19 m).

W wyniku dwóch najlepszych skoków spośród trzech wykonanych, do finałów w tej konkurencji zakwalifikowało się 15 zawodników. Rozegrali oni 7 września br. finały. Były nimi dwa skoki w tej samej konkurencji co półfinały.

W finałach najlepszą celnością lądowania wykazał Edward Ligocki, który wysoką przewagą punktową zajął pierwsze miejsce. Skoki finałowe wyłoniły dziesięciu najlepszych zawodników na celność lądowania.

Po jednodniowej przerwie, dnia 9 września br. do skoków półfinałowych, ale tym razem w akrobacji spadochronowej (dwa skoki najlepsze spośród trzech z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sek i wykonaniem wiązanki figur), przystąpiło ponownie 29 zawodników. Ostatecznie zakwalifikowało się do finałów 15 skoczków, przy czym wszyscy zdobyli wystarczającą ilość punktów, aby uzyskać prawo do figurowania w ostatecznej punktacji mistrzostw.

W pierwszym i drugim skoku najlepszy czas uzyskał Edward Ligocki (10 sek i 10,8 sek). On też po raz drugi odniósł piękne zwycięstwo — tym razem w akrobacji spadochronowej. Z przyjemnością oglądało się jego dwie szybko wykręcone wiązanki. Sylwetka Ligockiego w czasie akrobacji była bardziej skrócona niż w ubiegłym roku, przy czym jego wiązanki charakteryzowały się płynnością wykonania oraz precyzyjnym łączeniem figur w jedną całość.

W rezultacie dwóch rozegranych konkurencji półfinałowych i finałowych w kategorii skoków indywidualnych zasłużone zwycięstwo i tytuł Spadochronowego Mistrza Polski na rok 1965 zdobył skoczek Aeroklubu Wrocławskiego **EDWARD LIGOCKI.** Jak wiadomo, obronił on w tym roku tytuł wywalczony w Toruniu w r. 1964.

Pięknym akordem, kończącym pod niebem Wrocławia mistrzostwa w sporcie spadochronowym, były prawie dwugodzinne pokazy lotnicze.

Najbardziej wyróżniającymi się punktami pokazów była prezentacja, i to na wysokim poziomie, akrobacji samolotowej w wykonaniu Stanisława Maksymowicza, skok sztafetowy, przeprowadzony przez Edwarda Ligockiego i Wojciecha Soleżyńskiego oraz skoki ze świecami dymnymi. Kulminacyjnym punktem programu był desant trzydziestu skoczków, których, zwarte lądowanie w pobliżu publiczności wywarło ogromne wrażenie. Był to piękny pokaz desantu w miniaturze.

Lotniczy Wrocław — bo na taką nazwę w pełni zasługuje stolica Dolnego Śląska — przyjął bardzo gościnnie uczestników mistrzostw, którzy długo będą wspominać serdeczne przyjęcie zgotowane im przez Aeroklub Wrocławski. Bo ludzi Wrocławia i ich miasto można polubić. Budzą zawsze zdumienie i podziw.

★

Wyniki II Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów podamy za dwa tygodnie, a w dalszej kolejności — omówienie zawodów rozegranych we Wrocławiu.

TADEUSZ MALINOWSKI



Spadochronowa mistrzyni Polski na rok 1965 Maria Puchar z Warszawy.



Trzecie miejsce w klasyfikacji końcowej mistrzostw wywalczył członek Aeroklubu Wrocławskiego i rekordzista krajowy Wojciech Soleżyński.



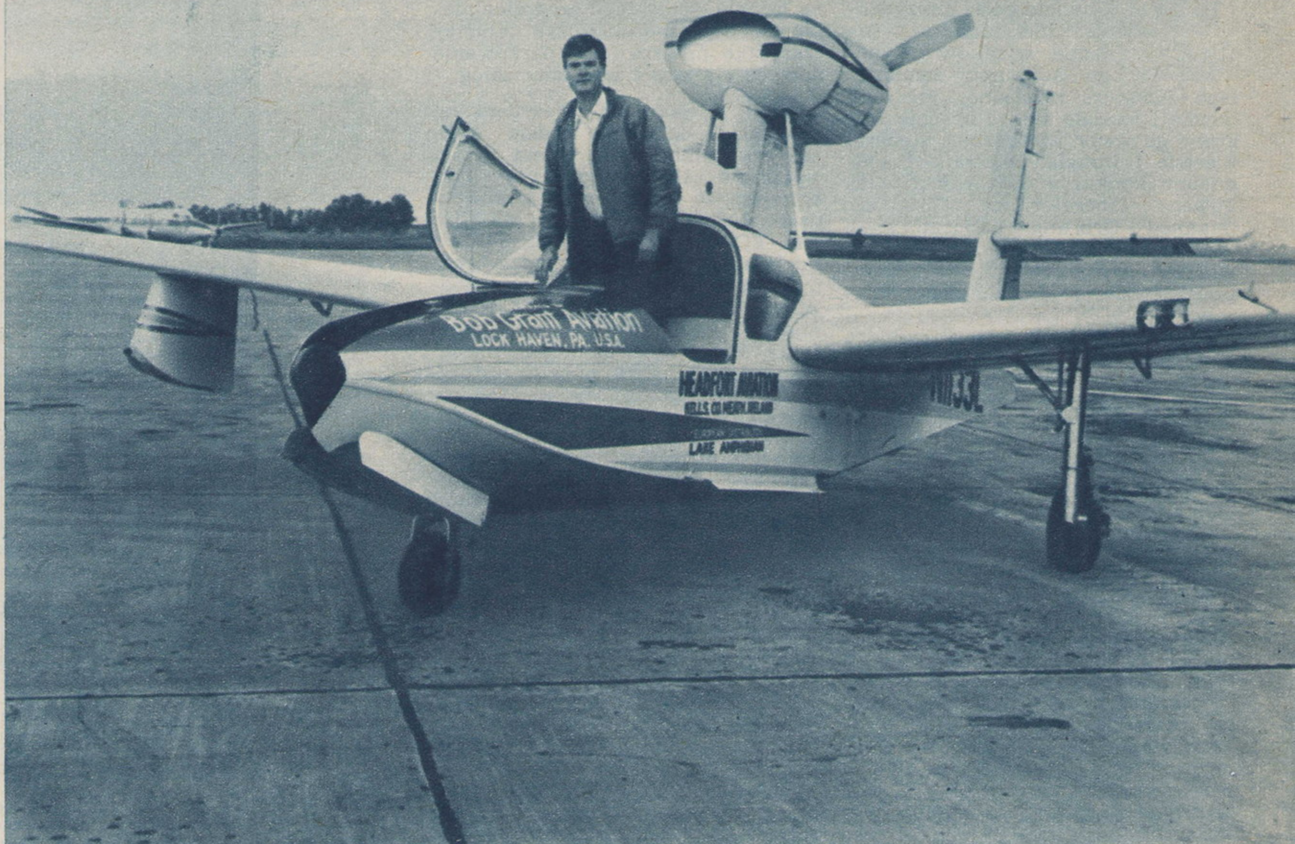
Wielokrotna mistrzyni Polski i rekordzistka krajowa Antonina Chmielarczyk z Gdańska w tym roku uplasowała się na drugim miejscu.





Po lewej — licznie zgromadzona publiczność z dużym zainteresowaniem oglądała skoki na celność lądowania. Z prawej — po sprawdzeniu przez kierownika skoków, zawodnicy maszerują do samolotu. Foto: B. Koszewski (5), MT (7)

Z prawej: Zgrabny 4-miejscowy samolot-amfibia LAKE LA-4 w całej swej okazałości, na płycie lotniska.



AMFIBIA NA OKĘCIU

W Polsce nie są organizowane wielkie międzynarodowe wystawy lotnicze tak jak w Paryżu lub Farnborough, jest jednak miejsce, gdzie od czasu do czasu zapoznać się można z najciekawszymi konstrukcjami lotniczymi świata. Miejscem tym jest port lotniczy na Okęciu. Nie wiem czy prowadzi ktoś rejestr typów statków powietrznych, jakie na tym lotnisku lądowały, wydaje się jednak, że niepoślednie miejsce zajęłaby w nim amfibia Lake LA-4, jaką przebywała w centralnym porcie Warszawy w ostatnich dniach sierpnia.

Maleńki samolocik przyleciał do Polski w ramach wielkiego rajdu turystyczno-akwizycyjnego wykonywanego przez Australijczyka p. C. W. Riley'a na trasie Ameryka Pn. — Australia. Trasa jego wiodła do Warszawy z Bostonu przez St. Pierre w Kanadzie, Grenlandię, Keflavik w Islandii, Prestwick w Szkocji, Londyn, Brukselę, Monachium i Pragę. Z Warszawy lot prowadzić miał dalej przez NRF, Francję, Włochy, Grecję, kraje Bliskiego Wschodu, Półwysep Arabski, Pakistan, Indię, Birmę, Syjam, Singapur, Indonezję do miasta Colac w stanie Wiktoria w Australii. Przed 30 laty taki przelot etapowy o długości 26 000 km stanowiłby sensację światową, dziś odbywa się bez wielkiego rozgłosu, choć ma przecież miejsce na lekkim jednosilnikowym samolocie!

Amfibia LA-4 może po wodowaniu samodzielnie wydostać się na brzeg, a następnie znów powrócić na wodę. Amfibia, to jedyny rodzaj aparatu latającego, który łączy w sobie trzy żywioły: powietrze, wodę i ziemię. Zimą może lądować na śniegu.

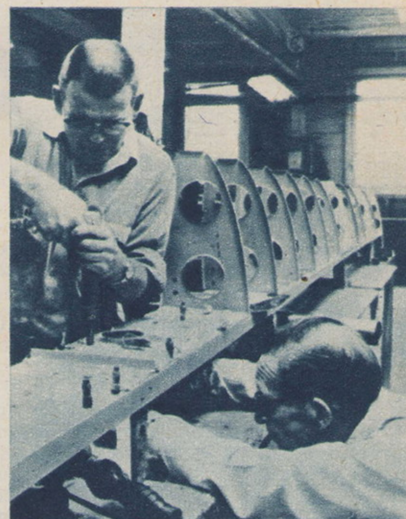


Na Okęciu samolot p. Riley'a wzbudził duże zainteresowanie, częściowo ze względu na charakter lotu, a częściowo z powodu nowoczesności oraz amfibijnego charakteru. Pamiętać trzeba bowiem, że nasze lotnictwo nie dysponuje samolotami ziemno-wodnymi, a wizyty takich maszyn nie zanotowano w Warszawie od zakończenia II Wojny Światowej.

Sądzę, że czytelników „Skrzydlatej Polski" zaciekawi charakterystyka LA-4.

Pod względem konstrukcyjnym amfibia Lake LA-4, to całkowicie metalowy wolnonośny średniopłat, napędzany przez pojedynczy 4-cylindrowy silnik tłokowy Lycoming 0-360A1A o mocy 180 KM, obracający metalowe nastawne śmigło pchające. Kadłub samolotu ukształtowany jako łódź. Kabina o bogatym oszkleniu zawiera miejsce dla 2 pilotów i 2 pasażerów. Skrzydła wyposażone w klapy i pływaki boczne. Wciągane trójkołowe podwozie może być wypuszczane w wodzie, co umożliwia samodzielne wykołowywanie samolotu po wodowaniu na brzeg. Usterzenie pojedyncze z charakterystycznym wysokim położeniem statecznika i steru poziomego.

Wymiary LA-4 są następujące: rozpiętość — 11,6 m, powierzchnia nośna — 16 m kw., długość — 7,6 m, wysokość — 2,8 m. Ciężary: całkowity max. — 1090 kG, samolotu pustego — 705 kG, użyteczny — 385 kG. Osiągi: prędkość przelotowa — 210 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 km/h, zasięg — 800 km, prędkość wznoszenia — 4 m/sek, rozbieg do startu na lądzie — 200 m i na wodzie — 340 m, dobieg przy lądowaniu na lądzie — 145 m i na wodzie — 180 m.



Fragment montażu metalowej konstrukcji skrzydła amfibii LA-4. Cena fabryczna tego samolotu wynosi 26 580 dolarów USA.

Samolot lata na benzynie o liczbie oktanowej 91 — 96. Paliwa na pokład zabiera 150 l.

Na uwagę zasługuje bogate wyposażenie przyrządowe Lake LA-4, obejmujące m. in. radiostację o 360 kanałach, pełne wyposażenie do lotów IFR łącznie z urządzeniami ILS i VOR, zegar chodzący 8 dni bez nakręcania, akustyczny ostrzegacz o zbliżaniu do przeciągnięcia itp.

Pod względem pilotażowym samolot okazał się bardzo łatwy, o czym przekonać się mogli niektórzy polscy piloci zaproszeni do praktycznej „degustacji" LA-4, m. in. inż. Zbigniew Bukowski i mgr inż. Ryszard Witkowski. (RW)

Co to jest MOL?

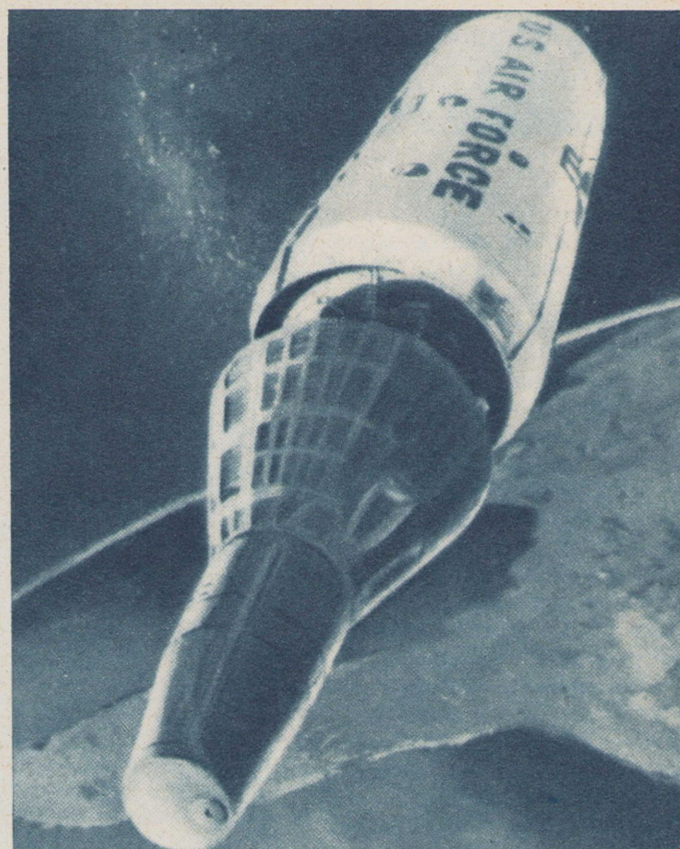
W ubiegłym miesiącu prasę całego świata obiegło oświadczenie prezydenta USA Johnsona na temat wyników pewnego konkursu zamkniętego. Konkurs rozpisano już dość dawno i okazało się, że obecnie wygrały go dwie wytwórnie: General Electric i Douglas Aircraft. Przedmiotem konkursu był projekt załogowego laboratorium orbitalnego (Manned Orbiting Laboratory — w skrócie MOL), a zamawiającym władze wojskowe USA. Koszt przedsięwzięcia — 1,5 biliona dolarów.

Laboratorium w postaci cylindra o długości 13,5 m i średnicy 3,3 m umożliwić ma przebywanie w nim dwum ludziom w warunkach możliwego komfortu i wygody przez okres 30 dni. Znajdą się tu pomieszczenia sypialne, pracownia, magazyn żywnościowy, aparatura pomiarowa i wyposażenie specjalne, wśród której niepoślednią rolę odgrywać mają wszelkiego rodzaju aparaty fotograficzne.

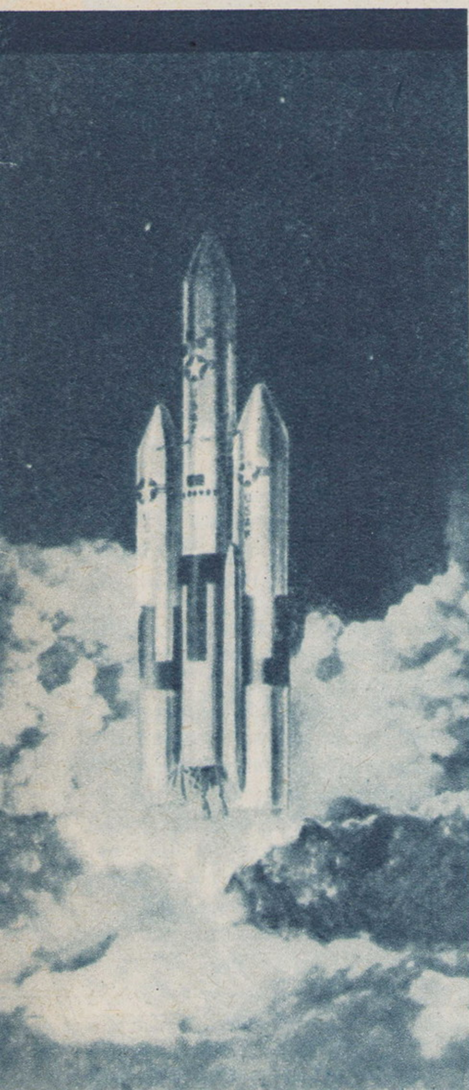
Start MOL-a nastąpić ma przy pomocy przygotowywanej obecnie rakiety nośnej „Titan-3C", a załoga mieścić się będzie na razie w statku typu „Gemini" przytwierdzonym do laboratorium. Dopiero po osiągnięciu przewidzianej wysokości i zorientowaniu całego zespołu — załoga przeniesie się do wnętrza MOL-a rozpoczynając tam pracę. Załoga wróci na Ziemię znaną metodą wykorzystując statek „Gemini" i jego system manewrowy. Prawdopodobnie same laboratorium pozostanie na orbicie ziemskiej i po uzupełnieniu zapasów może służyć dłuższy czas jako miejsce do parkowania nowych statków i wymiany załóg.

Mimo iż, jak sam prezydent zapewniał, że MOL nie będzie orbitalnym bombowcem i ma służyć wyłącznie celom pokojowym, faktem jest, że laboratorium pełnić będzie służbę szpiegowską dla US AIR FORCE, czyli dla wojska. Nie kryją się z tym zresztą ludzie z administracji Johnsona. Oto w tygodniku „Newsweek" (z dnia 6 września 1965 r.) podano między innymi fakty świadczące o stałym rozszerzaniu szpiegostwa poprzez sztuczne satelity. Począwszy od 1960 roku, kiedy to w USA udało się opracować metodę odzyskiwania zasobników z aparaturą fotograficzną z satelitów, rozpoczęto systematyczne penetrowanie z Kosmosu terenów państw socjalistycznych. Jak informuje wspomniany tygodnik — najpierw wyrzucany jest mały satelita zwiadowczy, a później większy, którego orbita tak jest obliczona, aby można było swobodnie dokonywać precyzyjnych zdjęć określonego terenu.

Tego rodzaju satelity, znane uprzednio pod miasem „Samos", startują przy wykorzystaniu rakiet nośnych typu „Atlas-Agena" albo „Thor-Agena". Od roku 1960 — pisze „Newsweek" — wyrzucono nad terytorium ZSRR 58 satelitów-szpiegów przy pomocy rakiet „Thor" i 26 razy przy pomocy „Atlasów".



Tak ma wyglądać zespół „Gemini"-MOL w Kosmosie. Napis US AIR FORCE zdradza przeznaczenie obiektu. Poniżej — rakieta nośna „Titan 3C", która umieści zespół na orbicie wokółziemskiej.



Wróćmy do MOL-a. Załoga tego laboratorium ma zatem rozszerzyć badania prowadzone dotąd (zapewne z trudnościami) przy pomocy automatów. Poza studiowaniem zmian pogodowych, obserwacjami astronomicznymi i biologicznymi, poza doświadczeniami dokonywanymi w czasie długotrwałego stanu nieważkości, badaniami fizycznymi itp. — głównym jednak zadaniem załogi laboratorium kosmicznego będzie penetracja obcych terytoriów: rejestracja wszelkich objawów życia gospodarczego, rozwoju przemysłu i rolnictwa, a nawet zasobów kopalin.

Start MOL-a przewidziano na rok 1968, a tegoroczna dotacja w sumie 150 milionów dolarów umożliwić ma „rozruch" przedsięwzięcia.

Warto podać, że wojska lotnicze USA planują poza tym wysłanie w Kosmos 10-tonowego szpiega-satelity, zdolnego do manewrowania w przestrzeni kosmicznej (to jest do zmiany orbit) i zaopatrzonego w sześć urządzeń umożliwiających powrót poszczególnych kamer fotograficznych na Ziemię. W praktyce uzyskano by ciągłość — w pewnym określonym czasie — obserwacji, porównując dokonane zdjęcia.

O ile program MOL można uważać za rozpoczęty, to na temat super-satelity-szpiega jeszcze nie całkowicie wypowiedzieli się specjaliści i jest on przedmiotem wszechstronnych studiów.

Prawdą jest na pewno, iż MOL nie będzie bombowcem kosmicznym, ale i smutną niestety prawdą pozostaje fakt, że służyć on będzie przede wszystkim celom wojskowym.

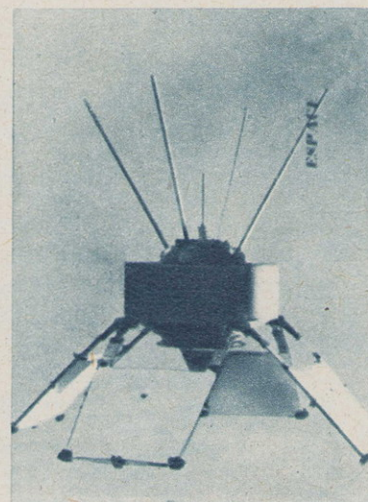
(lp)

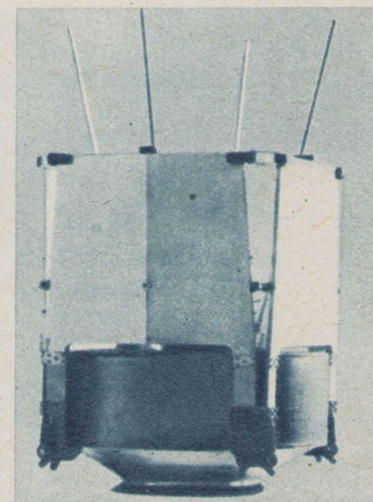
Wkrótce francuski satelita na orbicie

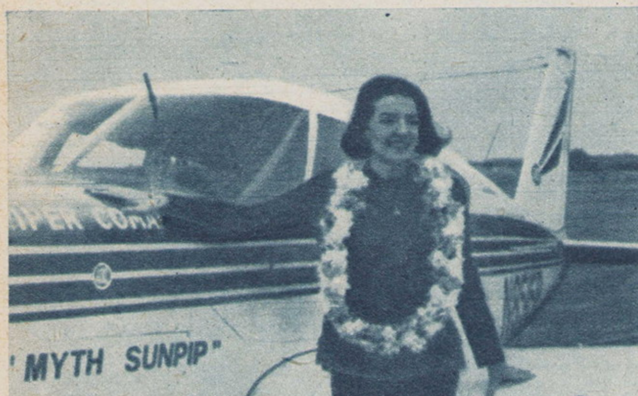
AGENCJA France Press podała, że za 4 do 6 miesięcy Francja umieści na orbicie okołoziemskiej trzy sztuczne satelity.

Wysiłki Francji w dziedzinie kosmicznej rozwijają się równolegle na trzech płaszczyznach: krajowej, przy współpracy ze St. Zjednoczonymi oraz w ramach zachodniej Europy. Projekty w ramach krajowych i współpracy ze St. Zjednoczonymi są właśnie bliskie realizacji. Nie zanosi się natomiast na uzyskanie w najbliższej przyszłości konkretnych rezultatów w dziedzinie współpracy zachodnioeuropejskiej.

Sądząc z doniesień prasy francuskiej („Air et Cosmos" i in.), będą to satelity typu D-1 pokazane poniżej na zdjęciach. Średnica całkowita 1,15 m, wysokość 1,270 m, masa 16 kg.







15 rekordów w 2 dni

Znana brytyjska pilotka sportowa, Sheila Scott, ustanowiła w ciągu zaledwie dwóch dni (między 19 i 20 maja br.) aż 15 rekordów międzynarodowych w klasie C-1C (samoloty o ciężarze od 1 000 do 1 750 kG).

Rekordy ustanowione zostały na amerykańskim samolocie standardowej produkcji Piper PA-24 „Comanche 400", wyposażonym w niezbędną instalację radiową do lotów we wszystkich warunkach pogodowych, bez wyposażenia specjalnego. Samolot posiadał 8-cylindrowy silnik Lycoming o mocy 400 KM. Ze względu na duży ruch powietrzny na przelatywanych trasach znaczna część lotów przeprowadzana była pod kontrolą radarową.

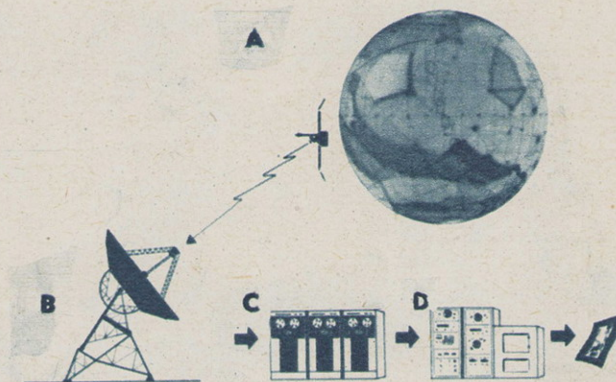
Średnie prędkości osiągnięte przez Sheilę Scott w czasie pięciu lotów przedstawiały się następująco:

Londyn — Bruksela — Londyn: 329,91 km/h; Londyn — Haga — Londyn: 332,49 km/h; Londyn — Dublin — Londyn: 318,49 km/h; Londyn — Belfast — Londyn: 328,79 km/h; Londyn — Paryż — Londyn: 324,44 km/h.

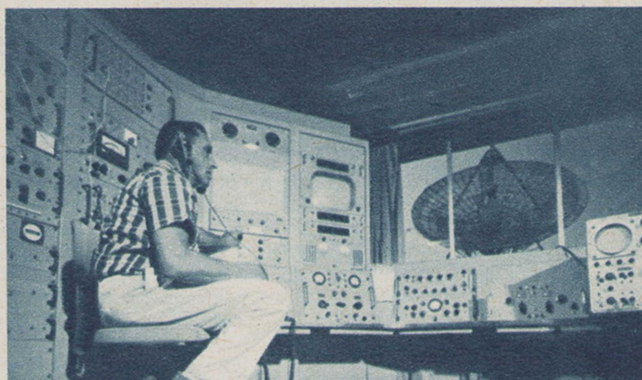
Wszystkie loty wykonywane były zgodnie z przepisami i pod nadzorem FAI. Dotychczasowe rekordy należały do pilota angielskiego Freda Dunkerley, który ustanowił je w czasie od czerwca do sierpnia 1958 r. na specjalnie w tym celu wyposażonym dwusilnikowym samolocie angielskim Miles „Gemini". (z)

Tajemnice Marsa

Schemat z prawej pokazuje jak z „Marinera-IV" przekazywane były na Ziemię zdjęcia powierzchni Marsa. A — „Mariner-IV" wysyła sygnały, B — stacja naziemna przyjmuje je, C — maszyna elektronowa opracowuje sygnały tak, aby następna maszyna (D) przekształciła je w zdjęcia fotograficzne na filmie 35 mm. **Niżej:** Zdjęcie Marsa z wysokości 12 480 km. Kamera zanotowała dużą ilość kraterów i obszary pokryte jakby szronem







Pracownik ośrodka w Goldstone (Kalifornia) przy odbiorze sygnałów przekazywanych z „Marinera". Sygnały z „Marinera-IV" odbierało również 5 stacji porozmieszczanych na całym świecie i przekazywało je do Goldstone.

W SKRÓCIE

● **Fred Forrer,** szwajcarski pilot balonowy, dokonał w latach 1963 i 1964 (podczas Międzynarodowych Alpejskich Zawodów Balonowych) dwukrotnie samotnych przelotów Wysokich Alp. Na mocy postanowienia Międzynarodowej Komisji Balonowej, której posiedzenie odbyło się niedawno w Oberstdorf (NRF), Forrer został jednogłośnie przedstawiony do wyróżnienia go przez FAI „Dyplomem Montgolfiera" — 1964. „Dyplom Montgolfiera" jest najwyższym wyróżnieniem, przyznawanym pilotom balonowym i może być przyznany każdego roku tylko za jeden wyczyn.

✶

● **W pierwszym** kwartale 1965 r. zakłady lotnicze Lockheed zanotowały na swym koncie zysk w sumie 11 mln dolarów, zaś zakłady Boeing — 14,2 mln dolarów.

✶

● **Sławny** lotnik amerykański Max Conrad (62 lata) otrzymał tzw. „Trofeum Harmona" („Harmon Trophy"), za wykonanie lotu trwającego 57 godzin na lekkim samolocie sportowym. To samo Trofeum otrzymała pilotka amerykańska Joan Merriam, która w marcu i kwietniu 1964 r. przeleciała na samolocie sportowym Piper „Apache" trasę długości 27 000 mil.

✶

● **Franuski** pilot Pierre Bonneau ustanowił cztery rekordy międzynarodowe prędkości lotu na dwusilnikowym samolocie turbośmigłowym „Marquis". Maszyna wyposażona była w silniki Turbomeca „Astazou X" i śmigła czterołopatowe. Osiągnięte wyniki: 522 km/h na trasie 100 km, 521 km/h na 500 km, 519 km/h na 1 000 km i 503 km/h na 2 000 km.

✶

● **Brytyjskie** linie BOAC w dalszym ciągu zmuszone są do kupowania w USA samolotów dalekodystansowych, ponieważ brytyjski przemysł lotniczy nie jest w stanie zaopatrzyć angielskich linii w dostateczną ilość odpowiednio wielkich maszyn. Sami Anglicy ze smutkiem stwierdzają, iż aby móc skutecznie konkurować z Amerykanami, musieliby w końcu lat 60-tych lub najpóźniej w początkach lat 70-tych przestawić się na eksploatację maszyn-olbrzymów, mogących zabierać 250 ludzi. Tymczasem angielskie plany budowy takich olbrzymów pozostają wciąż jeszcze na papierze. Powód? Brak pieniędzy. Aby zbudować tego rodzaju samolot - gigant, trzeba by zainwestować co najmniej 30 mln funtów.

✶

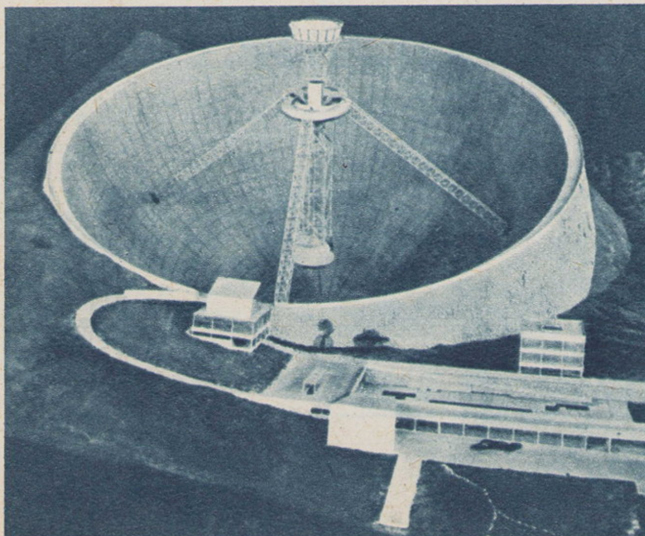
● **BEA i BOAC,** brytyjskie linie lotnicze, w dalszym ciągu energicznie protestują przeciwko planom konkurencyjnych linii British United Airways (BUA) uruchomienia linii do Leningradu.

✶

● **Renowację** samolotów turbośmigłowych „Vanguard" i „Viscount" mają zamiar przeprowadzić Anglicy, aby skoncentrować siły na linii Londyn — Paryż i wytrzymać silną konkurencję innych linii. Pasażerów planują przyciągnąć poprzez obniżkę cen biletów za miejsca w przerobionych „Vanguardach" i „Viscountach" — mówi się o zniżkach nawet do 20 % (z)

Radioteleskop — gigant

Dla łatwiejszego wykrywania tajników skomplikowanych procesów zachodzących w odległych galaktykach i dla dokładnego ustalania odległości do tzw. gwiazd radiowych, czyli kosmicznych źródeł promieniowania radiowego — uczeni armeńscy (ZSRR) zaprojektowali olbrzymi radioteleskop (jego makietę widzimy na zdjęciu niżej). Wyposażony on jest w gigantyczną antenę ukształtowaną w formie radioreflektora o średnicy 100 m, mogącego przyjmować najsłabsze nawet sygnały dobiegające z Kosmosu oraz w mały ruchomy reflektor 8-metrowy, który odbiera sygnały przejęte przez reflektor duży.



„NA NIEBIE PAMPASÓW"

HANS Gräwe, zachodnioniemiecki dziennikarz, referent prasowy Komisji Szybowcowej i przewodniczący działu prasowego Aeroklubu NRF napisał ciekawą książkę pt. „Am Himmel der Pampa" („Na niebie pampasów"). Książka ta zawiera opisy przeżyć pilotów uczestniczących w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1963 r. w Argentynie. Ilość stron — 134, do tego 60 zdjęć. Praca Gräwego zyskała dziś sobie dużą popularność w lotniczym świecie Zachodu i niezwykle przychylne recenzje w prasie codziennej oraz periodykach wielu krajów. Oprócz tekstu opowiadań autor zamieścił w książce wyniki wszystkich mistrzostw poczynając od roku 1937, wykaz pilotów odznaczonych Medalem Lilienthala oraz tabelę rekordów międzynarodowych.

Wiele miejsca w książce zajmują opisy przelotów dokonanych w Argentynie przez pilotów polskich, m.in. przez Edwarda Makulę (spośród innych pilotów autor cytuje, zapisane na gorąco, przygody Szwajcara Nietlispacha, Niemców — Späniga, Laura i Hutha oraz innych).

Oto fragment opowiadania naszego sławnego szybownika Edwarda Makuli, w relacji Gräwego:

„16 lutego. Pracowicie pilotuję mego „Zefira" w kierunku Pergamino — mówi wielokrotny rekordzista Polski. — Bez tlenu i sztucznego horyzontu. Nad miastem zawisły tymczasem ciężkie czarne chmury... Przez radio podaję moją wysokość — wynosiła ona dokładnie 600 metrów. Potem decyduję się na skok w kierunku burzy. Na wysokości 150 metrów czuję już pierwsze silne podmuchy.

Zaczyna się lot do piekła. Nie mogę liczyć na przyrządy. W kabinie cisza... Nie wiem, czy od deszczu, czy od potu, ale jestem mokry.

W końcu wariometr zaczyna coś pokazywać. Między dwoma i dwudziestoma metrami na sekundę. Zaczynam lekko krążyć. Na trzystu metrach wysokości — ziemi nie widać — dostaję od Popiela informację o kierunku wiatru. Ale on przecież jest 15 kilometrów z tyłu, a tam wiatr może wiać z innego kierunku. Mimo wszystko — trzymam kurs pod wiatr, tak jak podał przyjaciel.

Wysokość 100 metrów. Ziemi nie widać. Uderzają silne strugi deszczu. Wysokościomierz wskazuje niemal zero, a ziemi wciąż ani śladu. Staram się nie myśleć, że w ciągu niewielu sekund mogę roztrzaskać „Zefira" na drobne kawałeczki...

Przez boczne okienko widzę wreszcie jakąś wodę. Dwa metry pode mną. Rzeka? W tej okolicy wykluczone. Na domysły nie ma jednak czasu. Przede mną jakieś ciemne zarysy czegoś. To konie!

Sadzam „Zefira" z całą ostrożnością. Wysoko pryska woda, hamując skutecznie. Widoczność do przodu nie sięga dziesięciu metrów".

✶

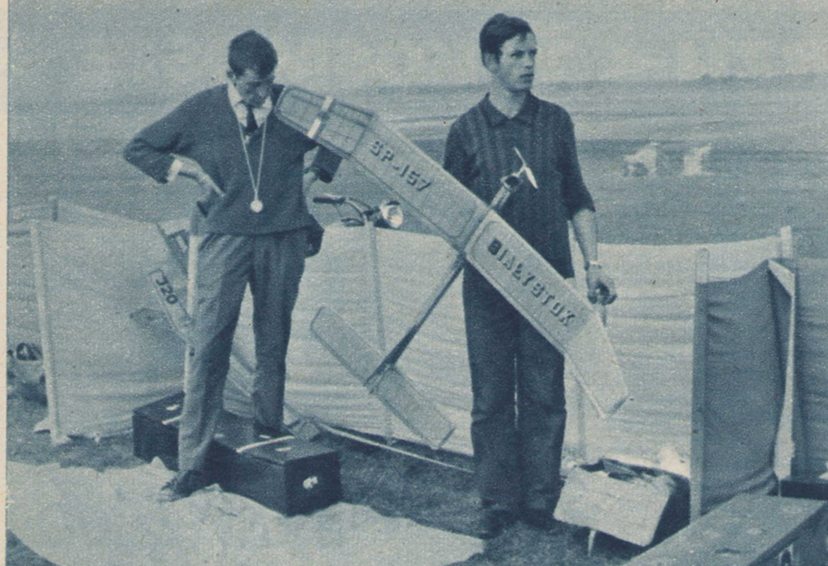
Dwa głosy na temat książki Gräwego.

„Westfälische Zeitung" (NRF): „Książek o lataniu jest niezliczona ilość, dobre — są rzadkością. Ta jest właśnie taką..."

„WAZ" (NRF): „Latanie szybowcowe — jako opowiadanie i przeżycie. Jako wspaniała przygoda. Opisane przez dziennikarza, który był przy tym nie tylko z maszyną do pisania, magnetofonem i aparatem fotograficznym — lecz także zaangażował swe serce...".

✶

Jakże chętnie byśmy taką książkę przeczytali, w przekładzie na język polski. Ze względu, oczywiście, na naszych dzielnych pilotów, którzy — jak to dziś nawet widać — tyle sławy przysporzyli polskim barwom za granicą. A swoją drogą warto zauważyć, że i dziennikarz przydał się na coś na mistrzostwach świata! Niestety, nie wszyscy w to wierzą. (z)



XXX MISTRZOSTWA POLSKI

Dokończenie z n-ru 39

JUŻ półfinałowe loty dostarczyły wielu niespodzianek. Pierwsze miejsce zajął Stefan Bombol przed Władysławem Niestojem. Stanisław Żurad zajął 13 miejsce i nie wszedł do finału. Jerzy Kosiński zajmuje 21 miejsce, tracąc na skutek zbyt dużego wiatru oba modele. Najbardziej pechowo wypadł Aleksander Dziewałtowski, tracąc po kolei w każdym starcie przy maksymalnych czasach oba modele i wypadając w ten sposób zdecydowanie z dalszych startów. Mimo poszukiwań nie udało mu się odnaleźć swoich modeli. Inni wypadli także nie mniej pechowo. W rezultacie w finałowej dziesiątce zabrakło kilku dosyć znanych nazwisk. Ostatecznie w finale, który przebiegał dosyć sensacyjnie ze względu na zmianę kolejności miejsc, swoją pozycję utrzymał Stefan Bombol przewagą 88 punktów. Władysław Niestoj musiał się zadowolić trzecim miejscem.

Juniorzy startując trudniejszymi modelami (inny regulamin) uzyskali wyniki, które pozwalają przypuszczać, że seniorzy w niedługim czasie uzyskają większą ilość nowych konkurentów, w niektórych przypadkach mogących zmierzyć się i z czołówką w tej klasie.

Podsumowując mistrzostwa, należy stwierdzić, że wyniki uzyskane w istniejących warunkach atmosferycznych są na ogół bardzo dobre. Gdyby seniorzy mieli do dyspozycji więcej par komisarzy, to pozwoliłoby im to lepiej dobierać odpowiednie momenty startów, a przez to uzyskiwać lepsze czasy. Nadmierne zagęszczenie zawodników na jedną parę komisarzy nie sprzyjało takiej technice startowej. Poważnym mankamentem imprezy był brak wystarczającej ilości środków pogoni. W rezultacie wielu zawodników, tracąc swoje modele, straciło możliwość dalszego współzawodnictwa. Ogółem zaginęło na okolicznych polach kilkanaście modeli.

Wydaje się, że należy ten problem spróbować odpowiednio rozwiązać. Ostatecznie jest to praca modelarza, wymagająca znacznego wkładu czasu. Utrata modelu na zawodach, to nie tylko strata materialna, lecz także wyłączenie zawodnika z zawodów, a więc największa strata — bo moralna. Można by pomyśleć o wydrukowaniu odpowiednich nalepek z informacją o karalności czynów przywłaszczania modeli i wyjaśnieniu na czym polega znalezienie i dostarczenie modelu organizatorom imprezy.

System strefowy wprowadzony w tym roku o tyle zdał egzamin, że na mistrzostwach brała udział mniejsza ilość zawodników niż np. w zeszłym roku. Jednak zdaniem wielu przedstawicieli aeroklubów brak było odpowiedniego bodźca na korzyść zespołowego zwycięstwa dla barw macierzystego aeroklubu. Ostatecznie strefa, to dosyć sztuczny i zbyt nieokreślony twór, aby walczyć całą ekipą. Tym bardziej, że nie był on nigdzie poza organizacyjnymi sprawami wykorzystany. A przecież należy pamiętać o tym, że wielu modelarzy reprezentuje barwy niekoniecznie ośrodków aeroklubowych lecz także innych modelarni, np. szkolnych itp. I ci instruktorzy także pragnęliby, aby ich wkład pracy był w jakiś sposób uwidoczniony.

Dobrym pomysłem było stworzenie dużej rezerwy czasu jaka powstała po startach, co pozwoliło wielu modelarzom poczynić ostateczne poprawki w regulacji modeli.

W ramach wolnego czasu zorganizowano wycieczkę do byłego obozu jeńców wojennych, Stalag VIIIC pod Żaganiem, gdzie dla uczczenia pomordowanych jeńców pod pomnikiem ofiar tego obozu uczestnicy zawodów złożyli wieniec.

Zakończenie imprezy wraz z rozdaniem nagród odbyło się na lotnisku, przy tłumnie przybyłej publiczności z okazji organizowanych przez Aeroklub Ziemi Lubuskiej pokazów lotniczych. Niestety, obniżający się pułap chmur, a potem znaczne opady deszczowe zmusiły organizatorów do przerwania pokazów, tego atrakcyjnego, ale rzadko spotykanego na zawodach modelarskich akcentu łączącego imprezy modelarskie z lotnictwem.

LESZEK KOMUDA

KLASA MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM F 1 B

SENIORZY

1. **Stefan Bombol** — Wrocław 180 + 180 + 157 + 180 + 180 = 877 + 180 + 180 + 180 + 180 + 147 = 1744
2. **Jan Michalski** — Grudziądzki — 180 + 164 + 142 + 102 + 180 = 768 + 178 + 180 + 180 + 170 + 180 = 1656
3. **Władysław Niestoj** — Warszawski 180 + 180 + 180 + 148 + 180 = 868 + 180 + 140 + 180 + 126 + 151 = 1645
4. **Roman Boryczko** — Grudziądzki 180 + 180 + 168 + 152 + 97 = 777 + 180 + 180 + 174 + 180 + 108 = 1599
5. **Kazimierz Łapiński** — Białostocki 180 + 180 + 164 + 135 + 142 = 801 + 180 + 139 + 143 + 142 + 145 = 1550
6. **Ryszard Czechowski** — Krakowski 180 + 148 + 180 + 99 + 156 = 763 + 90 + 121 + 180 + 140 + 180 = 1474
7. **Marian Małecki** — Poznański 99 + 180 + 125 + 180 + 180 = 764 + 180 + 127 + 126 + 127 + 148 = 1472
8. **Jerzy Komorski** — Bydgoski 180 + 180 + 145 + 180 + 138 = 823 + 180 + 180 + 120 + 85 + 75 = 1463
9. **Tadeusz Kowal** — Poznański 180 + 124 + 146 + 180 + 153 = 783 + 94 + 180 + 82 + 150 + 82 = 1371
10. **Franciszek Gluza** — Śląski 180 + 180 + 98 + 180 + 180 = 818 + 53 + 131 + 94 + 160 + 86 = 1342

11. Kazimierz Wodniczak — Ostrowski: 755; **12. Zofia Pelc** — Wrocławski: 746; **13. Stanisław Żurad** — Wrocławski: 737; **14. Józef Lenard** — Gdański: 706; **15. Jan Dihm** — Krakowski: 656; **16. Norbert Parucha** — 653; **17. Bronisław Malczyk** — Krakowski: 642; **18. Ewald Stawinoga** — Gliwicki: 630; **19. Mieczysław Tapek** — Tatrzański' 581; **20. Henryk Zawal** — Poznański: 578; **21. Jerzy Kosiński** — Warszawski: 539; **22. Stanisław Wichura** — Białostocki: 506; **23. Janusz Podlewski** — Pomorski: 453; **24. Michał Nowak** — Mielecki: 404; **25. Stanisław Walacik** — Warm.-Maz.: 382; **26. Aleksander Dziewałtowski** — Ostrowski 360; **27. Juliusz Jarończyk** — Podhalański: 291; **28. Andrzej Drebit** — Warm.-Maz.: 0.

JUNIORZY

1. **Janusz Strokoń** — Mielecki 154 + 180 + 94 + 180 + 52 = 660
2. **Witold Muller** — Grudziądzki 175 + 65 + 94 + 180 + 138 = 652
3. **Zdzisław Sobczyk** — Grudziądzki 106 + 180 + 159 + 0 + 180 = 625

4. Andrzej Adamiec — Poznański: 580; **5. Jan Panek** — Śląski: 545; **6. Adam Fiałkowski** — Bielsko-Bialski: 454; **7. Wacław Niewiadomski** — Lubelski: 422; **8. Aleksander Frejman** — Białostocki: 419; **9. Jerzy Czajka** — Poznański: 366; **10. Klemens Dziedzic** — Gliwicki: 280; **11. Stanisław Fendryk** — Jeleniogórski: 226; **12 Mieczysław Zezyk** — Warszawski: 65.

KLASA MODELI Z NAPĘDEM SILNIKOWYM 1 C

SENIORZY

1. **Zygfryd Sulisz** — Warszawski 113 + 180 + 180 + 180 + 150 = 803 + 123 + 180 + 180 + 180 + 180 = 1646
2. **Stanisław Skotniczny** — Śląski 158 + 73 + 180 + 123 + 180 = 714 + 180 + 180 + 180 + 106 + 180 = 1540
3. **Jerzy Krzemiński** — Warm. Maz. 180 + 180 + 180 + 175 + 180 = 895 + 75 + 125 120 + 50 + 130 = 1396
4. **Rajmund Kudełko** — Śląski 180 + 115 + 174 + 180 + 142 = 791 + 87 + 105 + 83 + 180 + 104 = 1350
5. **Henryk Meller** — Pomorski 180 + 92 + 180 + 118 + 64 = 634 + 84 + 73 + 96 + 180 + 180 = 1247
6. **Roman Straburzyński** — Stalowowolski 78 + 57 + 128 + 180 + 180 = 623 + 126 + 180 + 94 + 120 + 68 = 1206
7. **Józef Benedikt** — Wrocławski 90 + 77 + 180 + 180 + 93 = 620 + 180 + 180 + 67 + 0 + 90 = 1137
8. **Zygmunt Wojtakowski** — Grudziądzki 180 + 130 + 45 + 107 + 180 = 692 + 92 + 95 + 49 + 119 + 69 = 1116
9. **Mieczysław Polek** — Stalowowolski 155 + 90 + 127 + 100 + 150 = 622 + 40 + 112 + 75 + 76 + 78 = 1003
10. **Maksymilian Paździorek** — Gliwicki 180 + 34 + 180 + 98 + 138 = 630 + 121 + 123 + 44 + 68 + 0 = 986

11. Mieczysław Czapla — Białostocki: 589; **12. Jerzy Straburzyński** — Stalowowolski: 556; **13. Roman Grudziński** — Lubelski: 539; **14. Leszek Kokotek** — Łódzki: 521; **15. Zygmunt Janecki** — Ziemi Lubuskiej: 514; **16. Andrzej Cichy** — Poznański: 509; **17. Stefan Różycki** — senior Wrocławski: 498; **18. Stanisław Kotoliński** — Bydgoski: 416; **19. Kazimierz Strycharski** — Krakowski: 270; **20. Eugeniusz Brzoza** — Poznański: 224.

JUNIORZY

1. **Jerzy Pachowski** — Gdański 180 + 180 + 145 + 180 + 137 = 822
2. **Waldemar Kochmański** — Mielecki 180 + 72 + 180 + 180 + 142 = 754
3. **Marek Ciupał** — Gliwicki 175 + 84 + 110 + 180 + 159 = 708

4. Krzysztof Molak — Wrocławski: 683; **5. Krzysztof Piekarski** — Warszawski: 672; **6. Edward Kantor** — Podhalański: 643; **7. Tomasz Pawlak** — Poznański: 600; **8. Zbigniew Kryjom** — Ostrowski: 549; **9. Jerzy Sadowy** — Tatrzański: 541; **10. Roman Pudlik** — Grudziądzki: 538; **11. Jerzy Głąb** — Lubelski: 518; **12. Zdzisław Lenkiewicz** — Białostocki: 516:

MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

● Miesięcznik „Modelarz" rozpoczął wydawanie planów różnych modeli. W sierpniu opublikowano pierwszy plan z zapowiedzianej serii. Jest to bardzo interesujące opracowanie modelu samolotu PZL-37 „Łoś", dokonane przez Janusza Koczkodaja. Pełny zestaw planów wraz z dokładnym opisem i zdjęciami kosztuje 17 zł i jest do nabycia w kioskach „Ruchu".

● Na tegorocznych mistrzostwach świata radiomodeli w Szwecji mistrzem został Ralph Brooke — USA (20 347 pkt), przed Belgiem Chris Teuwenem (19 993 pkt) i Cliffordem Weirickiem — USA (19 889 pkt). Zaskakująca jest porażka Niemca F. Boscha, który zajął aż 13 miejsce wynikiem 15 211 pkt.

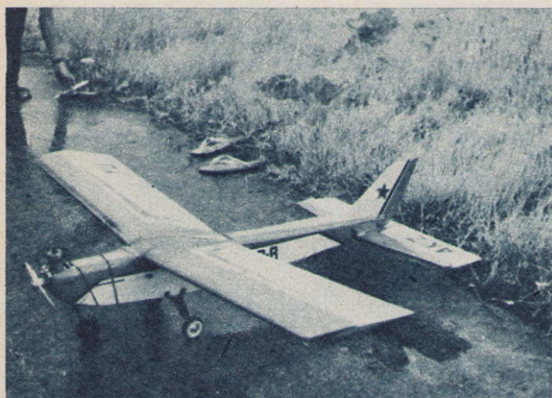
● XXX Mistrzostwa Polski w kategorii modeli redukcyjnych na uwięzi odbyły się w Opolu w dniach 3—6 września. Zwycięzcami zostali: R. Żmidziński z „Tarpanem", J. Pudełko z „Wilkiem" i E. Ciapała z „Jaskółką".

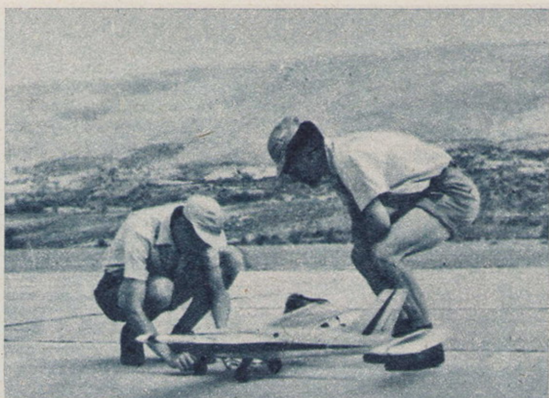
● Znane czasopismo modelarskie „Flugmodelltechnik" (NRF) w numerze sierpniowym z roku bieżącego zamieściło w postaci specjalnej wkładki plany polskiego szybowca „Zefir-II", jako modelu redukcyjnego.

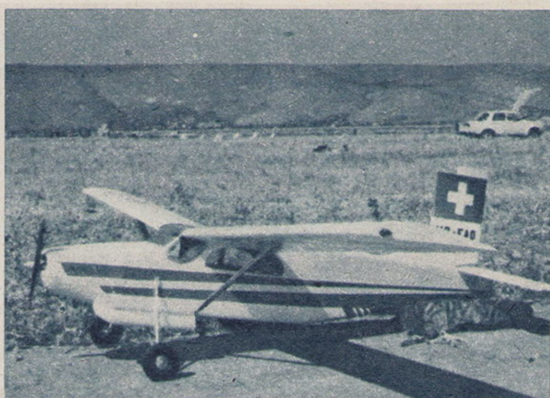
● W dniu 26 września br. dorocznym zwyczajem Związek Spółdzielni Spożywców „Społem" zorganizował w ramach „Święta Latawca" zawody latawcowe w Warszawie na terenie klubu sportowego „Sparta".

● Amerykanin Maynard Hill ustanowił niedawno nieoficjalny na razie rekord przelotu radiomodelu silnikowego w obwodzie zamkniętym 281 km w czasie 5 godzin 41 minut.

● Aktualnym rekordzistą Francji w kategorii radiomodeli silnikowych jest Robert Poulain — długotrwałość lotu 2 godz. 10 min. Jego model o układzie górnopłata ma rozpiętość 2 300 mm, długość 1 500 mm, ciężar 4 350 G, silnik włoski 0,8 KM mocy i 14 000 obr/min. Warto dodać, że Poulain ma obecnie 55 lat i pochodzi z Vichy. Ma na swoim koncie sportowym wiele pięknych sukcesów. Już w 1936 roku jego szybowiec utrzymał się w powietrzu 3 godziny 36 minut. Od 1950 roku zajmuje się radiomodelami, zarówno pływającymi jak i latającymi.







Nasze radiomodele zaczynają zwyciężać

CO można powiedzieć o Mostarze? To najcieplejsza miejscowość w całej Jugosławii. Główne miasto Hercegowiny, o charakterze wschodnim. Stara dzielnica turecka z 36 meczetami i minaretami. Podstawowe gałęzie przemysłu to wino, tytoń i aluminium. Jednym z największych zakładów przemysłowych jest Metalowy Kombinat „Soko", który objął patronat nad Soko-Cup w Mostarze i wspólnie z Aeroklubem Mostar przeprowadził tę piękną imprezę po raz szósty w dniach 19 — 22 sierpnia br.

*

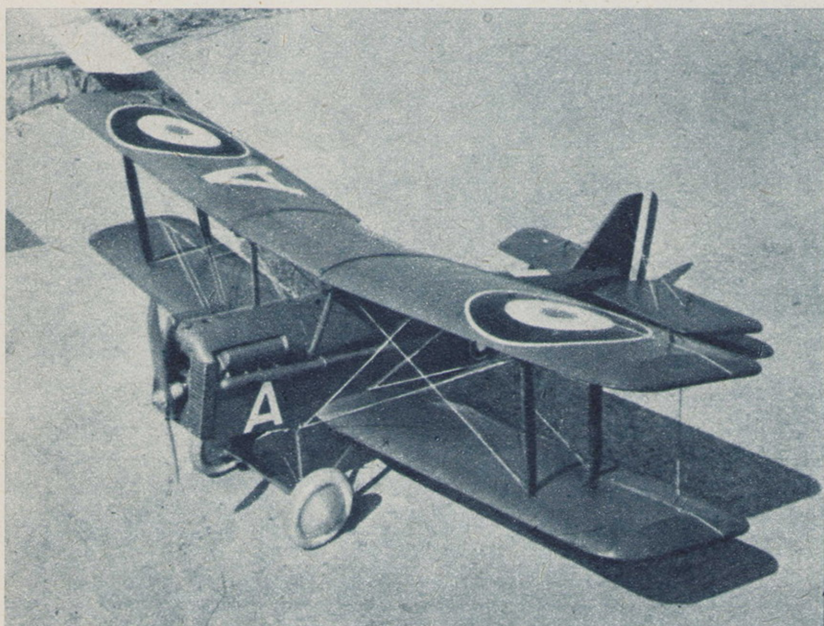
Do Mostaru przybyliśmy dość późno wieczorem 18 sierpnia br. A dwudziestego, już przed ósmą, jesteśmy na lotnisku. Zawody otwiera naczelny dyrektor „Soko". Flagi na maszty i VI Soko-Cup rozpoczęty. Startują modele jednoczynnościowe. Na starcie dziesięciu zawodników, w tym dwóch Polaków: Ginalski i Kujawa. Mają przed sobą silnych przeciwników, między innymi Serazina, który już latał u nas w Gdańsku. Po pierwszej kolejce zaczyna się straszny upał (około 40 st.). I my poruszamy się wolniej. Nic też dziwnego, że w sierpniu niemal wszystkie zakłady przemysłowe w Mostarze przerywają pracę i wszyscy jednocześnie są na urlopach. Ze wzrostem upału wzrastają kłopoty z regulacją silników. Najlepiej lata Janez Smolc z Ljubljany i zajmuje pierwsze miejsce. Ginalski jest czwarty, a Kujawa — ósmy.

*

Następnego dnia nasza ekipa ma wolny dzień. Rozgrywane są loty jednoczynnościowych szybowców. Z przyjemnością trzeba stwierdzić, że szybowce latają dobrze i to dość często z lądowaniem w kole. Konkurencję tę wygrywa Pinter Jencz z Aeroklubu Kranj.



Na zdjęciach: U góry radiomodel Borysa Ludwigera z Zagrzebia, przygotowywanie modelu S. Kujawy i redukcyjno-latający Pilatus „Porter" Živanovica. Powyżej — polska ekipa modelarzy w Mostarze, a niżej zwycięski model w kategorii redukcyjno-latających.



W tej kategorii nie było raczej żadnych ciekawszych rozwiązań. Modele są lekkie, na warunki bezwietrzne, niemal wszystkie wyposażone w hamulce aerodynamiczne.

*

22 sierpnia. Dziś startują modele silnikowe zdalnie sterowane, wieloczynnościowe (5 zawodników) i szybowce akrobacyjne (4 zawodników). Także czterech zawodników startuje w konkurencji latających makiet. Na pierwszy ogień idą makiety. Nawet dość ładnie wykonane, ale z lataniem raczej gorzej, tak zresztą jak i u nas. I tam panuje przekonanie, że ta kategoria ma szanse jedynie jako jedna z konkurencji modeli zdalnie sterowanych. Bardzo ładnie wykonany dwupłat z okresu I Wojny Światowej zbudowany przez Żeravica Ivica z Aeroklubu Banja Luka. Poza lotami model ten ciągał miniaturowe hasełko reklamowe i rzucał ulotki. Nic też dziwnego, że Żeravica zdobył I miejsce. Ładnie wykonany był też model Pilatus „Porter". Z lataniem było tu jednak trochę trudności.

*

Na starcie silnikówki akrobacyjne. Losowanie — Osiński pierwszy, Ginalski drugi, Wielgoszewski czwarty. Osiński na start. Okazuje się jednak, że nie działa mechanizm steru kierunkowego. Przechodzi na koniec kolejki. Najprawdopodobniej zadziałało tu słońce, gdyż na kwaterze mechanizm bez żadnej naprawy działał jak najlepiej. Z pomocą Osińskiemu przychodzi kol. Boris Ludwiger z Zagrzebia i wypożycza mu po przyjacielsku nowiutki mechanizm. Na start idzie Ginalski — niestety jego silnik na tym „afrykańskim" upale ani rusz nie chce zaskoczyć.

Jak wynika z tych relacji, początek nie był za wesoły. Widać z tego, że „tropik" wymaga specjalnego przygotowania. Zauważamy, że i nasi jugosłowiańscy koledzy też mają kłopoty z upałem. I im kapryszą silniki i aparatury. Na start idzie Wielgoszewski. Kręci bardzo ładnie i niemal cały program. Lądowanie ładne, ale poza kołem. Za ten lot otrzymuje ponad 1 400 pkt. Cieszymy się bardzo — najwyższa ocena.

*

Dziś po południu wycieczka autokarem do Pocitelj. Po drodze podziwiamy rzekę wypływającą z olbrzymiej góry i dom staroturecki. W Pocitelj stare zamczysko, meczet i miasteczko zbudowane na stoku góry. Uroczy zakątek o charakterze typowo wschodnim. Prosto z wycieczki udajemy się do miejscowości Buna pod Mostarem, gdzie odbyła się uroczystość zakończenia zawodów i wręczenie nagród zwycięzcom zawodów.

Wszystkie ekipy, w tym i nasza, otrzymały pamiątkową plakietę VI Soko-Cup oraz specjalnie dla naszej reprezentacji przygotowano obraz z widokiem na Mostar najeżony minaretami.

*

Mówiąc o VI Soko-Cup w Mostarze trudno pominąć poznanych tu ludzi, takich jak kierownik zawodów Matosin Pasko, nasz troskliwy opiekun od Splitu do Sarajeva. Pragnę wszystkim wymienionym i nie wymienionym przesłać tą drogą moc serdecznych pozdrowień.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

WYNIKI OFICJALNE

Kat. modeli silnikowych — jednoczynnościowych

1. Smolc Jencz	—	Ljubljana	2 223	pkt.
2. Serazin Silvo	—	Kranj	2 019	„
3. Stular Bruno	—	Kranj	1 616	„
4. Ginalski Kazimierz	—	Polska	1 361	„
5. Żupański Miroslav	—	Pancevo	1 310	„
6. Ludviger Boris	—	Zagreb	935	„
7. Herlec Karel	—	Kranj	756	„
8. Kujawa Sylwester	—	Polska	656	„
9. Varjacić Reno	—	Zagreb	571	„
10. Tomković Milutin	—	Belgrad	0	„

Kat. szybowców jednoczynnościowych

1. Pinter Janez	—	Kranj	2 471	„
2. Serazin Silvo	—	Kranj	1 742	„
3. Herlec Karel	—	Kranj	1 674	„
4. Perper Borut	—	Kranj	1 662	„
5. Kosir Marko	—	Kranj	1 601	„
6. Koracic Peter	—	Ljubljana	1 401	„
7. Lokovsek Jure	—	Ljubljana	1 344	„
8. Żerjer Franc	—	Zemun	1 315	„
9. Kancic Trenc	—	Ljubljana	1 225	„
10. Sabo Oton	—	Mostar	826	„
11. Smolc Janez	—	Ljubljana	645	„
12. Burkelje Reter	—	Ljubljana	0	„

Kat. wielokanałowych szybowców akrobacyjnych

1. Pinter Jancz	—	Kranj	2 672	„
2. Serazin Silvo	—	Kranj	1 750	„
3. Smolc Janez	—	Ljubljana	1 596	„
4. Herlec Karel	—	Krajn	1 312	„

Kat. wielokanałowych silnikówek akrobacyjnych

1. Wielgoszewski Eugeniusz	—	Polska	2 929	„
2. Serazin Silvo	—	Kranj	804	„
3. Pintar Janez	—	Kranj	710	„
4. Osiński Edmund	—	Polska	500	„
5. Ginalski Kazimierz	—	Polska	65	„

Kat. makiet latających

1. Żeravica Irica	—	Banja Luka	117,5	„
2. Kalicin Dusan	—	Mostar	77,0	„
3. Żiranowic Vlado	—	Belgrad	70,0	„
4. Kajtaz Hasan	—	Mostar	0	„

LOTNICTWO i OBRONA POWIETRZNA KRAJU RAD

OSTATNIO redakcja radzieckiego tygodnika „Niediela" zaprosiła na rozmowę wybitnych znawców spraw lotniczych: wiceministra Obrony Narodowej — dowódcę Wojsk Obrony Powietrznej ZSRR marszałka Władimira Aleksandrowicza Sudieca, pierwszego zastępcę dowódcy Sił Powietrznych ZSRR marszałka lotnictwa Siergieja Ignatiewicza Rudenkę, członka Rady Wojskowej — Szefa Zarządu Politycznego Sił Powietrznych ZSRR generała pułkownika Andrieja Gierasimowicza Rytowa i pierwszego wiceministra lotnictwa cywilnego ZSRR, generała pułkownika Gieorgija Siemionowicza Szczetczikowa. Niżej publikujemy obszerne fragmenty niezwykle ciekawych wypowiedzi gości redakcji „Niediela", które niewątpliwie zainteresują również i Czytelników naszego tygodnika.

* * *

Na pierwsze pytanie dotyczące stanu lotnictwa ZSRR i sprzętu bojowego marszałek Rudenko powiedział:

— Samoloty radzieckie posiadają zasięg międzykontynentalny, rozwijają prędkość ponaddźwiękową, uzbrojone zaś są w pociski o druzgocącej sile. Obecnie statek powietrzny — nosiciel rakiet może osiągnąć dowolny punkt na naszej planecie. A jeśli uzupełni paliwo w powietrzu (mamy również takie samoloty — tankowce powietrzne), to może okrążyć Ziemię bez lądowania, a w razie potrzeby, nawet kilkakrotnie... Bombowce międzykontynentalne uzbrojone są w pociski rakietowe klasy powietrze — ziemia z potężnym ładunkiem jądrowym. Samolot o zasięgu międzykontynentalnym nie ma potrzeby, jak działo się to w czasie minionej wojny, lecieć nad sam obiekt.

— To powoduje zmianę metod bombardowania? — wtrąca dziennikarz.

Oczywiście i to w sposób zasadniczy. Obecnie załoga może odpalić rakietę w odległości setek kilometrów od strefy obrony powietrznej nieprzyjaciela. Dawniej bombowce latały w zwartym ugrupowaniu, aby wspólnymi siłami odpierać ataki myśliwców. Teraz nie wolno tak latać: nieprzyjaciel „wpakuje" jedną rakietę w ugrupowanie i z kilku maszyn nie zostanie ani śladu. Trzeba rozluźnić szyki. Tym bardziej, że współczesne samoloty myśliwsko-bombowe, przeznaczone do współdziałania z wojskami lądowymi, doskonale przystosowane są również do prowadzenia walk powietrznych.

— Które z naszych samolotów są najszybsze, i jaką osiągają prędkość? — padło kolejne pytanie.

— Trzykrotną prędkość dźwięku — nie słyszeliście takiego określenia? — pyta marszałek. — W podręczniku fizyki powiedziane jest, że prędkość dźwięku równa się 340 metrom na sekundę. A my posiadamy samoloty rozwijające prędkość dźwięku pomnożoną przez 3. Ponad kilometr na sekundę! Myśliwce przechwytujące lecą szybciej niż pocisk! Przed ich atakiem rakietowym nie umknie nawet najszybszy cel. Działają one w dowolnych warunkach atmosferycznych, na różnych wysokościach — od ziemi do progu Kosmosu. Współczesne samoloty odrzutowe latają na wysokości 25—30 kilometrów.

— A jakie zmiany nastąpiły w lotnictwie transportowym? — pyta jeden z dziennikarzy.

— Najnowsze samoloty mogą z dużą prędkością przerzucać na ogromną odległość żołnierzy, działa, czołgi i rakiety balistyczne klasy ziemia-ziemia.

Nie zapominajmy jednak, że bez człowieka samolot nie wystartuje. A ludzie w lotnictwie również się zmienili. W czasie wojny tysiące lotników uzyskało tytuły Bohatera Związku Radzieckiego, 200 pilotów atakowało wroga taranem, 17 lotników uderzało taranem dwukrotnie, pilot A. Chłobystow strącił wroga taranem trzykrotnie, a B. Kowzan — czterokrotnie! Wynik pełen chwały! A co decydowało o ich sukcesach w walkach? Odwaga, pomysłowość. Co jeszcze? Ręka i oko. A teraz?

Marszałek Rudenko zwraca się do generała pułkownika Rytowa.

— A teraz — mówi generał Rytow — niezwykle skomplikowane przyrządy, radioelektronika, cybernetyka, automatyka. Wszyscy nasi współcześni piloci i nawigatorzy są inżynierami wojskowymi. Potrafią oni z dużym znawstwem i wprawą w ciągu zaledwie kilku sekund wykonać manewr w płaszczyznach pionowej i poziomej oraz w zakresie prędkości.

— Aby zostać pilotem, trzeba chyba mieć wyjątkowe warunki fizyczne? — pytają dziennikarze.

— Nie — uśmiecha się marszałek Rudenko — nie sądźcie, proszę, że do lotnictwa przyjmujemy tylko atletów. Wystarczy być normalnie zdrowym młodzieńcem. Sport, zajęcia w szkołach i w wojsku na specjalnych przyrządach — batutach, lopingach, reńskich kołach — zrobią swoje.

— Czuję się w obowiązku podkreślić — dodaje generał Rytow, że dzisiejsi lotnicy wojskowi, jeśli idzie o odwagę i pomysłowość, nie ustępują swym starszym kolegom z czasów wojny. Obecnie, w okresie pokojowym, piloci również ryzykują, dokonują czynów bohaterskich.

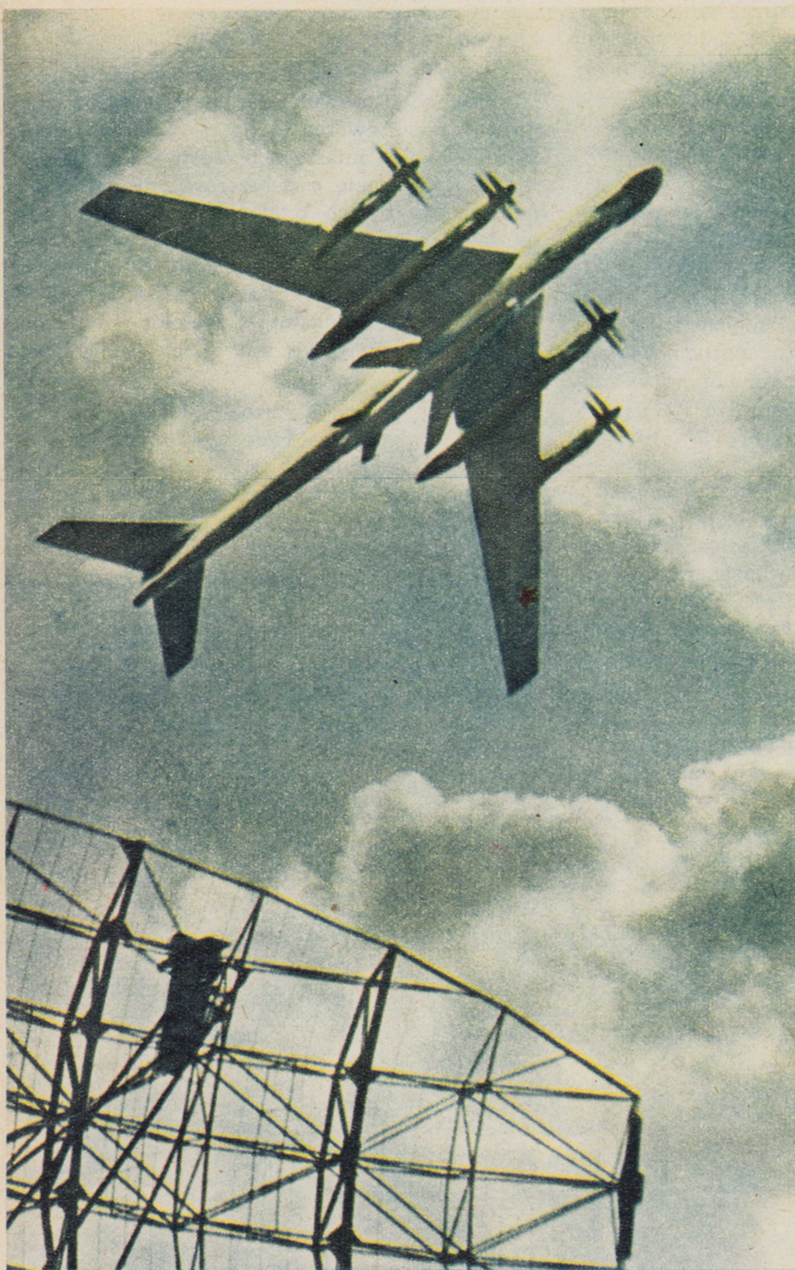
Gen. Rytow wspomina niedawne przypadki, kiedy to piloci z narażeniem życia ratowali maszyny i życie innych. Samolot kapitana A. Kowalowa w powietrzu przestał podporządkowywać się woli pilota, począł nagle wirować... Kowalow mimo to posadził zbuntowaną maszynę. Kapitan Jurij Kosenko leciał pewnego razu śmigłowcem z grupą oficerów na pokładzie. W powietrzu pękł przewód rurowy! A przyciąganie ziemskie przecież istnieje... Kosenko zdołał jednak szczęśliwie wylądować. Kiedyś lotnicy mówili w żartach: „Doleciał, jak Czkałow: bez paliwa, jedynie dzięki własnej ambicji". Czkałow oczywiście czynił to nie tylko dzięki ambicji, ile dzięki silnej woli i mistrzostwu. Tak też lądowali ci młodzi ludzie.

W naszych Siłach Powietrznych — kontynuuje A. G. Rytow — ponad dwie trzecie stanu osobowego to przodownicy. A wśród przodowników jest 90 procent komunistów...

Na pytanie dotyczące zamiłowań pozasłużbowych gen. Rytow odpowiedział:

Do stratosfery, na przechwytywanie wroga! Przed atakiem rakietowym myśliwców naddźwiękowych nie umknie nawet najszybszy cel.







Wyżej: Wszyscy współcześni radzieccy piloci i nawigatorzy — to inżynierowie wojskowi, wysokiej klasy fachowcy. Na zdjęciu — młodzi lotnicy jednego z pułków bombowych.

Z lewej: Międzykontynentalny samolot — nosiciel rakiet w drodze ku dalekiemu celowi. Bombowce międzykontynentalne są uzbrojone w pociski z potężnym ładunkiem jądrowym.

— Towarzysze mówią o nas, że jedyne rozbieżności w dowództwie Sił Powietrznych polegają na tym, że dowódca — główny marszałek lotnictwa Konstantin Andrejewicz Wierszynin ubóstwia wędkarstwo, marszałek Rudenko — narciarstwo i pływanie, a szef Zarządu Politycznego — myślistwo...

W pewnym momencie dyskutanci zeszli na temat obrony powietrznej. Do rozmowy włączył się zastępca Ministra Obrony ZSRR, Bohater Związku Radzieckiego, Ludowy Bohater Jugosławii, marszałek lotnictwa Władimir Aleksandrowicz Sudiec.

— Obrona powietrzna nie jest obroną w dawnym pojęciu. Jest to potężna siła ofensywna. Żołnierze OPK gotowi są w każdej chwili zniszczyć wroga zarówno nad własnym terytorium jak i w pobliżu granic. W „dalekim pobliżu". Wojska Obrony Powietrznej — to skomplikowany i różnorodny organizm. Skupia on w sobie obronę przeciwrakietową, przeciwkosmiczną i przeciwlotniczą. W skład obrony przeciwlotniczej wchodzą różne rodzaje wojsk. Podstawę stanowią tu oddziały i związki przeciwlotnicze; są one w stanie pierwszą rakietą zniszczyć każdy statek powietrzny. Potwierdzono to nie tylko na poligonach, ale i w praktyce.

Myśliwce przechwytujące uzbrojone w pociski rakietowe są w gruncie rzeczy latającymi wyrzutniami rakietowymi. A rakiety te zniszczą każdy aparat latający na różnych wysokościach — od ziemi do maksymalnie dużych.

Wojska Radiotechniczne dysponują skomplikowanymi, wysokiej jakości kompleksami radioelektronicznymi. Umożliwiają one wykrywanie, rozpoznanie i prowadzenie celów (również i najmniejszych) na różnych wysokościach i dużych odległościach (rzędu tysięcy kilometrów). Specyfika Wojsk Obrony Powietrznej — w odróżnieniu od innych rodzajów wojsk — polega na tym, że oddziały i związki OPK pełnią dyżury bojowe bez przerwy i przez okrągłą dobę znajdują się w wysokiej gotowości bojowej.

— Wiadomo, że istnieją samoloty, które zbliżają się do atakowanego obiektu z ogromną prędkością na małych wysokościach: 300, 100, a nawet 50 metrów. Na takich wysokościach — mówili dziennikarze — bardzo trudno jest wykryć w porę lecącą maszynę.

— Powtarzam więc, że posiadamy środki, dzięki którym możemy, we właściwym czasie, wykrywać i niszczyć każdy aparat latający o dowolnych wymiarach, na różnych wysokościach. Również i na najmniejszych — odrzekł marszałek Sudiec.

— A jeśli krajowi zagrażać będzie rakieta balistyczna? — padło kolejne pytanie.

— Spotka ją na dalekich podejściach przeciwrakieta Wojsk OPK — objaśnia dowódca. — Przeciwrakiety, podobnie jak cały nasz sprzęt bojowy, są stale doskonalone. Nawiasem mówiąc, na defiladzie w dniu 9 maja mogliśmy podziwiać niektóre nowe rodzaje przeciwrakiet.

Z wielką serdecznością mówił marszałek Sudiec o żołnierzach Wojsk Obrony Powietrznej ZSRR:

— To mądrzy, zdolni, dobrze wyszkoleni i pewni ludzie. Co czwarty żołnierz Wojsk OPK jest inżynierem bądź technikiem. Absolwenci naszych szkół w niczym nie ustępują absolwentom najlepszych wyższych uczelni technicznych. A pod niektórymi względami nawet ich przewyższają. Na przykład w znajomości obcych języków. W naszych szkołach praktykuje się kierowanie lotami w obcym języku...

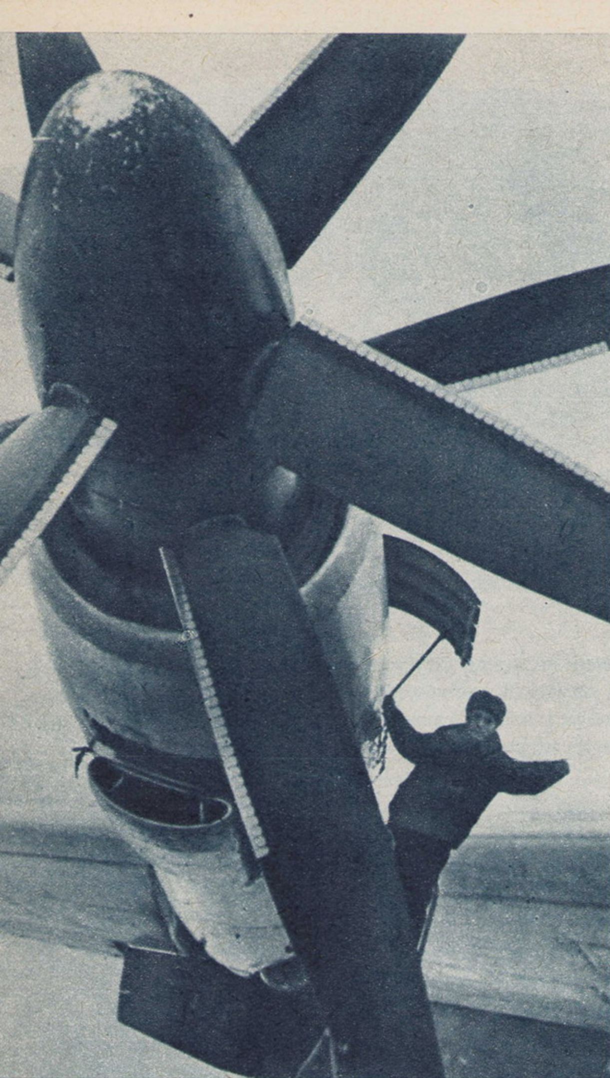
Wojskowi ustępują miejsca „na trybunie" współtowarzyszowi — pierwszemu zastępcy ministra lotnictwa cywilnego ZSRR Gieorgijowi Siemionowiczowi Szczetczikowowi.

— Czy można obliczyć ilu pasażerów przewiozły samoloty „Aerofłotu"? — pytają dziennikarze.

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

Do celów szybkiej łączności w trudnym terenie szeroko używane są śmigłowce. Na zdjęciu: Załoga śmigłowca przejmuje meldunek od wysuniętego patrolu.
Foto: Agencja Prasowa Nowosti (APN)





Samoloty Tu-114 latają na najdłuższej i najtrudniejszej trasie radzieckiego lotnictwa komunikacyjnego: Moskwa — Hawana. Na zdjęciu: Przegląd silników przed dalekim rejsem.
Foto: B. Mieszczeriakow — „Grażdanskaja Awiacja"

— W przybliżeniu tyle — odpowiada G. S. Sczetczikow — ile wynosi ludność naszego kraju. A dokładnie — 228 milionów. Mam na myśli przewóz od 1923 r. do końca roku bieżącego, przy czym w tym roku obsłużymy 42 miliony pasażerów.

— Jak wygląda dziś „geografia" radzieckich linii lotniczych?

— Chcąc wyliczyć miasta, do których docierają samoloty „Aerofłotu"", musielibyśmy poświęcić na to kilka godzin. Stosowniej zatem będzie po prostu podać ogólną długość krajowych linii lotniczych — 430 tysięcy kilometrów.

— A międzynarodowe połączenia „Aerofłotu"?

Regularnie latamy do 39 państw. W tym roku otworzyliśmy dwie nowe linie — do Kongo (ze stolicą Brazzaville) i do Włoch. Każdego tygodnia wykonujemy 60 rejsów na różnych trasach międzynarodowych. Są to jedynie loty regularne. A przecież wykonujemy ponadto tak zwane rejsy epizodyczne.

— Jaka trasa radzieckiego lotnictwa cywilnego uważana jest za najtrudniejszą?

— Chyba Moskwa — Hawana. Około 11 tysięcy kilometrów. Całą drogę, z wyjątkiem odcinka Moskwa — Murmańsk, maszyna leci bez lądowania nad wodami międzynarodowymi. Jest to najdłuższa linia na świecie, którą samolot pokonuje bez lądowania. Maszyna przecina 111 równoleżników, w tej liczbie i Krąg Polarny.

— Czy na pokładach samolotów pasażerskich upamiętnia się w jakiś sposób fakt przecięcia Kręgu Polarnego lub równika? — interesują się dziennikarze.

— Gdy samolot przecina równik, załoga uroczyście wręcza pasażerom znaczki pamiątkowe i humorystyczne dyplomy, z których wynika, że pasażer przeciął, na pokładzie samolotu „Aerofłotu", równik i że od dziś władca powietrznego żywiołu wielki Swaróg bierze go pod swoją wszechwładną opiekę, rozkazuje oddawać mu honory należne wielkiemu podróżnikowi przedostającemu się podniebnym szlakiem z jednej półkuli na drugą... Zwyczaj ten zamierzamy przenieść i na Krąg Polarny — obiecuje zastępca ministra.

Kolejne pytanie brzmi: jakimi samolotami dysponować będzie lotnictwo cywilne w najbliższej przyszłości?

— Naddźwiękowymi — odrzekł G. S. Sczetczikow. — W czerwcu na międzynarodowym salonie lotniczym w Paryżu eksponowaliśmy model Tu-144. Ten ogromny samolot jest w stanie osiągnąć prędkość 2500 km/h ze 121 pasażerami na pokładzie. Powszechny zachwyt wzbudził gigant An-22, „Anteusz", największy samolot świata. Zabiera on na pokład 720 pasażerów lub 80 ton ładunku. A w ogóle — kontynuuje zastępca ministra — przyszłość należy do samolotów z silnikami turbogeneratorowymi zamontowanymi w tylnej części maszyny. Polepsza to właściwości dynamiczne samolotu oraz zmniejsza natężenie hałasu w kabinach pasażerów i pilotów.

Na pytanie, jak będzie wyglądać droga pasażera od chwili powzięcia przezeń zamiaru odbycia podróży samolotem do momentu przybycia na miejsce przeznaczenia — G. S. Sczetczikow powiedział:

— Zagadnieniu temu poświęcamy wiele uwagi. Pragnąc usprawnić obsługę pasażerów, budujemy nowe dworce lotnicze, rekonstruujemy stare. W wielu miastach przedstawiciele „Aerofłotu" troszczą się o pasażerów już od chwili nabycia przez nich biletów. Przyjmują bagaż na miejskim dworcu lotniczym, odwożą pasażera bezpośrednio do samolotu, a w miejscu przeznaczenia — z lotniska do miasta. W przyszłości schemat „miasto — samolot — miasto" będzie stosowany we wszystkich placówkach „Aerofłotu".

Sprawniej pracuje służba usługowo-informacyjna w szerszym zakresie wykorzystujemy radio i inne środki techniczne. Schodki mechaniczne, windy elektryczne, transportery samochodowe i inne — wszystko to istnieje już na wielu dworcach lotniczych.

— Jak odnosicie się do kolejnictwa? — padło ostatnie pytanie.

— Z szacunkiem — odrzekł zastępca ministra lotnictwa cywilnego ZSRR. — Jestem jednak przekonany, że wkrótce na odległość powyżej 1500 kilometrów ludzie będą tylko latać samolotami.

Oprac. **Elha**



Z prawej: Radzieckie samoloty pasażerskie latają do 39 państw. Każdego tygodnia wykonują 60 rejsów na różnych trasach międzynarodowych. Na zdjęciu: Tu-114 gotów do odlotu.

Foto: B. Wdowienko — „Grażdanskaja Awiacja"

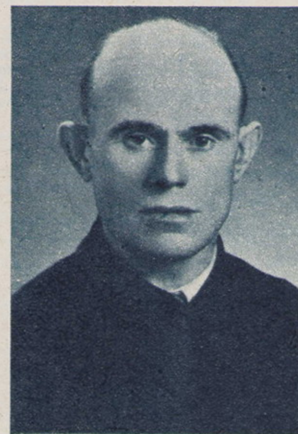
Ludzie naszego lotnictwa

MIKOŁAJ DOBRZAŃSKI

URODZIŁ się 19 sierpnia 1912 r. w miejscowości Buszcze, pow. Brzeżany, woj. tarnopolskie (ZSRR). W latach 1918—1925 kończy siedmioklasową szkołę powszechną. Po jej ukończeniu, przez rok czasu, terminuje u stolarza, następnie pracuje z ojcem, cieślą, który prowadzi własny zakład. W r. 1932 wstępuje do trzyletniej Szkoły Przemysłu Drzewnego w Brzeżanach, którą kończy pomyślnie zdanym egzaminem 14 czerwca 1935 r. W okresie nauki w szkole jest zapalonym modelarzem, buduje wiele modeli samolotów.

Zasadniczą służbę wojskową odbywa w 51 p.p. w Brzeżanach w latach 1935—1937. W czasie tej służby kończy szkołę podoficerską i otrzymuje stopień kaprala. W 1937 r. przenosi się na Pomorze, gdzie pracuje jako majster w należącej do jego brata cegielni w Owczarkach k. Grudziądza. Tu zastaje go wybuch II wojny światowej. Zmobilizowany do rodzimego pułku w Brzeżanach, wkrótce wraz z pułkiem zostaje rozbrojony. Wraca na Pomorze i podejmuje pracę w Grudziądzu, w niemieckiej cegielni Schulza. Już jednak po kilku tygodniach zostaje, wraz z miejscową ludnością, wysiedlony w głąb Polski. W drodze do rodzinnych stron zatrzymuje się w Krakowie, skąd w grudniu 1939 r. zostaje wywieziony na przymusowe roboty do Niemiec. Odtąd do końca wojny pracuje jako cieśla w firmie budowlanej „Wak" w Celle k. Hannoweru.

Natychmiast po wyzwoleniu wraca do kraju i już 1 lipca 1945 r. podejmuje pracę jako stolarz lotniczy w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach, w której pracuje do chwili obecnej. W czasie tej pracy przechodzi liczne kursy doskonalące dla kadry technicznej, m.in. w 1954 r. w Centrum Wyszkolenia Technicznego i w 1963 r. w Lotniczych Zakładach Naprawczych. Jest posiadaczem licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy.



W czasie 20-letniej pracy w lotnictwie sportowym pracował przy wszystkich szybowcach (obsługa i naprawa), jakie przewinęły się przez Wyczynową Szkołę Szybowcową w Lisich Kątach, od „Olimpii" do „Foki". Obecnie pracuje na stanowisku technika lotniczego. Był mechanikiem wielu mistrzostw i zawodów, m.in. Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie w 1953 r., oraz Szybowcowych Mistrzostw Polski w 1955 r. i Krajowych Zawodów Szybowcowych w 1965 r., w Lisich Kątach. Brał udział, jako mechanik, w wielu akcjach i pokazach lotniczych, m.in. w Bydgoszczy i Grudziądzu. Z imprez tych wywoził zawsze dyplomy uznania i pochwały, jest bowiem dobrym fachowcem oraz pilnym i sumiennym pracownikiem. Chętnie bierze udział we wszystkich pracach społecznych. Cieszy się dobrą opinią u przełożonych, jest ogólnie lubiany przez pilotów.

Za pracę w lotnictwie został odznaczony w r. 1962 Brązowym Krzyżem Zasługi. Od 1949 r. jest członkiem ORMO, od 1950 r. — PZPR.

(hek)



MARIAN ANDRUSIÓW — Zbąszyń, ul. 17 Stycznia 6/5, woj. poznańskie. Ma lat 18 i jest pilotem szybowcowym. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z koleżankami i kolegami o podobnych jak jego zainteresowaniach, tzn. sport szybowcowy, książki i znaczki lotnicze.

☆

WIESŁAW TOKAREK — Ziębice, ul. Kolejowa 8, woj. wrocławskie. Interesuje się lotnictwem, ma lat 17, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby korespondować z dziewczyną lub chłopcem zza granicy.

☆

TADEUSZ CNOTA — Czyżowice, ul. Dworcowa 29, pow. Wodzisław Śl., woj. katowickie. Interesuje się lotnictwem. Pragnie korespondować z miłośnikami lotnictwa, najchętniej ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Może korespondować w językach — polskim, rosyjskim i angielskim.

☆

JERZY KOZAK — Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Grunwaldzka 132a, m 17. Jest modelarzem i posiada klasę juniora. Ma lat 14. Jest członkiem Aeroklubu Gdańskiego. Chciałby korespondować z miłośnikami lotnictwa, szczególnie z Czechosłowacji i Wielkiej Brytanii. Języki — polski i angielski.

☆

KAZIMIERZ WIECZORKOWSKI — Toruń 4, Glinki, Strażnica Kolejowa 127,7. Ma lat 15 i jest uczniem Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Toruniu. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem i modelarstwem. Pragnie nawiązać korespondencję na te tematy.

☆

DANIEL DERDOŃ — Pabianice, ul. Warszawska 2/4, woj. łódzkie. Ma lat 16 i interesuje się lotnictwem. Jest zapalonym modelarzem. Pragnie korespondować na tematy lotnicze w ogóle i modelarstwa lotniczego w szczególności. Posiada do wymiany wiele akcesoriów modelarskich.



UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Teresa Cieniuch — Nietoperek, pow. Międzyrzecz. Nie wysyłamy książek ani czasopism. Z zakresu modelarstwa rakietowego polecamy, oprócz książki M. Subotowicza — „Silniki rakietowe i odrzutowe", pozycje takich autorów, jak Paweł Elsztein — „Młody modelarz rakiet" i Bohdan Węgrzyn — „Modelarstwo rakietowe". Te książki, jak i wszystkie inne dostępne na rynku księgarskim, otrzymać można drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym w Powszechnej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa 47, ul. Nowolipie 4.

Pod ten adres odsyłamy też **Eugeniusza Adamskiego z Dobrzyniewa, pow. Białystok.**

Z. Wojtów — Maków Podhalański, ul. Orkana 3, woj. krakowskie odstąpi roczniki i poszczególne numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1963—64.

SPRAWY MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Edward Górowski i „lotnicza młodzież" z Brzeska. Sprawa zorganizowania w Waszym mieście modelarni lotniczej, teoretycznych kursów spadochronowych, szybowcowych itp. zajęć lotniczych zależy w dużej mierze od Was samych, od Waszej inicjatywy. Radzimy zwrócić się do Aeroklubu Krakowskiego — Kraków, Lotnisko Rakowice, który z pewnością pomoże Wam w zorganizowaniu życia lotniczego w Waszym mieście. Proponujemy zacząć od zorganizowania koła lotniczego.

Zygmunt Jaksoń — Łódź. Nie wysyłamy zdjęć. Dane i zdjęcia samolotów myśliwskich z okresu II wojny światowej znajdziecie w rocznikach „Skrzydlatej Polski".

Andrzej Kurdyba i koledzy z Legnicy. Nie mamy wpływu na sprawy sprzedaży modeli lotniczych przez Centralną Składnicę Harcerską.

Kazimierz Woźniak — Wrocław. Nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć na Wasze pytania.

Zbigniew Brzeziński—Rawicz, Roman Łączyński — Kalisz. Radzimy w interesujących Was sprawach zgłosić się do Aeroklubu Ostrowskiego — Ostrów Wlkp, Lotnisko Michałków.

Andrzej Kucucha — Puszcza Mariańska, pow. Skierniewice. Z nadesłanych rysunków nie skorzystamy.

Jan Sarić — Góra, woj. wrocławskie. Dane wymienionych w liście samolotów znaleźć można w książce Janusza Wojciechowskiego — „Przegląd samolotów myśliwskich" oraz w rocznikach „Skrzydlatej Polski" z lat ubiegłych.

Władysław Skarbek — Tum, pow. Łęczyca, Marcin Kremski — Raszowa, pow. Koźle. Na życzenie podajemy adresy aeroklubów: Aeroklub Łódzki — Łódź, ul. Piotrkowska 78; Aeroklub Gliwicki — Gliwice, Lotnisko.

DZIĘKUJEMY

Konrad Władysław Budzoń — Katowice, Stanisław Wojewoda — Czermin, pow. Mielec. Dziękujemy za życzenia z okazji Święta Lotnictwa.

K. W. Budzoniowi wyrażamy uznanie za popularyzację prasy i literatury lotniczej na łamach „Górnika".

NIE SKORZYSTAMY

Stefan Pastuszewski — Bydgoszcz, Antoni Matuszewski — Bydgoszcz, Grzegorz Pycia — Wrocław. Z nadesłanych rozrywek umysłowych nie skorzystamy.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Francja. Wprowadzono tu do obiegu znaczek, który reprodukujemy, przeznaczony dla poczty lotniczej. Znaczek ten, o wartości nominalnej 2 f, przedstawia samolot typu „Mystere-20" w locie.

Rwanda. Wydano tu serię złożoną z czterech znaczków, poświęconą stuleciu UIT. Na znaczkach o wartości nominalnej 10 c i 4,50 f przedstawiony jest satelita „Telstar", zaś na znaczkach za 40 c i 50 f — satelita „Syncom".

Sharjah. W skład ostatnio wydanej serii „Nauka, transport i telekomunikacja", wchodzi kilka znaczków lotniczych i kosmicznych. Są to znaczki: po 4 np. — greccy posłańcy i satelita komunikacyjny „Relay" oraz po 50 np. — szybowiec Lilienthala i samolot typu „Caravelle". Drukowane są one po dwa znaczki tej samej wartości na jednym arkuszu i połączone podstawami tak, że dwa znaczki o tej samej wartości tworzą parki.

BOGUSŁAW KUROWSKI





KRAKSY I WZLOTY ●

Adam Kurowski, Wydawnictwo MON, Warszawa 1965, str. 324, cena 23 zł.

Nasza, dość przecież obfita, literatura lotnicza zajmowała się już — zdawałoby się — całością dziejów cywilnej i wojskowej aeronautyki polskiej od pionierskich wzlotów Zbierańskiego, Scipio del Campo czy Tańskiego do czasów najnowszych. Był jednak pominięty jeden okres lotnictwa wojskowego. Nigdy dotychczas nie ukazała się bowiem książka, poświęcona w całości historii międzywojennej naszych eskadr wojskowych. Pierwszą taką pracą są „Kraksy i wzloty" Adama Kurowskiego, lotnika od 1922 roku, późniejszego pułkownika dyplomowanego, dyrektora nauk Wyższej Szkoły Lotniczej i szefa sztabu Armii „Poznań".

Książka napisana jest w ten sposób, że stanowi bardzo cenną pozycję dla historyka, a jednocześnie — dzięki lekkiemu, dowcipnemu, barwnemu opisowi — można ją polecić nawet czytelnikowi zupełnie nie obeznanemu z zagadnieniami lotniczymi. Dają się podzielić na dwie części: wspomnienia ze służby liniowej w pułku krakowskim i pracę sztabową na różnych stanowiskach w Warszawie. Ta właśnie druga część książki ma szczególnie dużą wartość historyczną, gdyż autor na co dzień stykał się z zagadnieniami organizacji, wyposażenia i taktyki polskiego lotnictwa wojskowego na najwyższych szczeblach w przededniu 1 września 1939 r. Obszerne zakończenie — to opis mało znanych perypetii lotników pracujących na korzyść armii „Poznań" i „Pomorze" z lądowisk „kotła" nad Bzurą we wrześniu 1939 r.

Do dziś toczą się dyskusje na temat nieprzygotowania polskiego lotnictwa wojskowego do II Wojny Światowej. Dywizje piechoty walczyły przecież prawie przez miesiąc, lotnictwo zaś było zużyte i w większości wycofane już szóstego dnia zmagań. Dla ówczesnego społeczeństwa był to szok tym większy, że poprzedziły go nieprzerwane przedwojenne sukcesy naszego lotnictwa sportowego, w którego barwach startowali przecież — po większej części — lotnicy wojskowi. Zdaje mi się, że właśnie książka pułkownika w stanie spoczynku Kurowskiego trafnie i wyczerpująco odpowiada na to dyskusyjne pytania.

Autor stara się obiektywnie patrzeć na sytuację i bynajmniej nie wybiela winnych, ani też nie apoteozuje zaistniałego stanu rzeczy: słabości polskiej w powietrzu w 1939 r. Książka jest właśnie popularnie napisaną historią wielkich wysiłków wyszkoleniowych, naszego niedostatku finansowego oraz materiałowego, dobrych i błędnych posunięć dowódcy lotnictwa oraz zupełnego braku zdecydowanej i jasnej polityki lotniczej na szczeblu najwyższym.

Aby wydawać sąd o udziale lotnictwa polskiego w kampanii wrześniowej, trzeba się dowiedzieć jak się ono do tego „wielkiego występu" przygotowywało, a temu celowi służą właśnie „Kraksy i wzloty".

Trzeba jeszcze raz podkreślić, że barwny, gawędziarski styl nie odbiera książce jej znacznych wartości historycznych, a czyni z niej przyjemną literaturę nawet dla zupełnego laika zagadnień lotniczych.



W „Kraksach i wzlotach" znalazłem pewne, drobne nieścisłości, ale te braki nie umniejszają ani wymowy, ani wartości tej cennej publikacji, dość dobrej również pod względem graficznym. Obwolutę i kartę tytułową projektował Władysław Brykczyński.

Oto dwie nieco poważniejsze nieścisłości: gen. Zagórski nie pochodził bynajmniej z piechoty. Ukończył szkołę artylerii, potem Akademię Sztabu Generalnego i pracował dłuższy czas w austriackim wywiadzie wojskowym. W tym też charakterze — jak można przypuszczać — przydzielony był do Legionów Polskich. Ten to właśnie fakt (a nie tylko niewielkie pojęcie o lotnictwie) stanowił główny zarzut jaki przeciwnicy gen. Zagórskiego przeciwko niemu wysuwali.

Mjr Wyrwicki został we Francji zestrzelony nie na dość dobrym samolocie „Morane-406" ale „Caudron". Sprawa o tyle warta sprostowania, że był to drewniany, przestarzały samolot, najgorszy w całym myśliwskim lotnictwie francuskim. Sam więc fakt zaatakowania niemieckiej wyprawy bombowej osłanianej przez „Messerschmitty 109" na tego rodzaju maszynie świadczy o bezprzykładnym bohaterstwie Wyrwickiego i dwóch jego podwładnych z klucza.

J. KOWNACKI

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

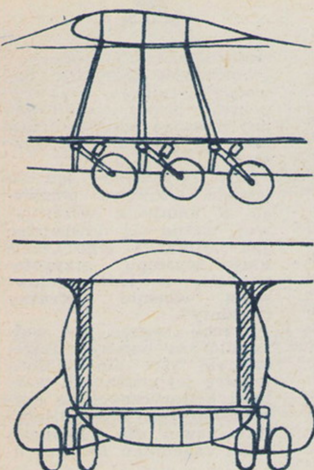
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

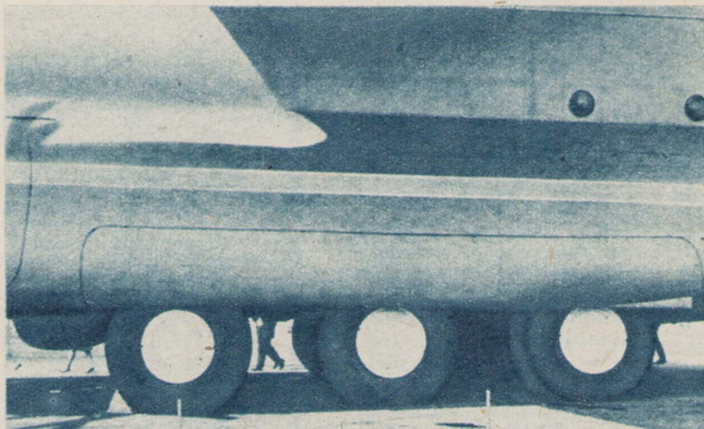
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

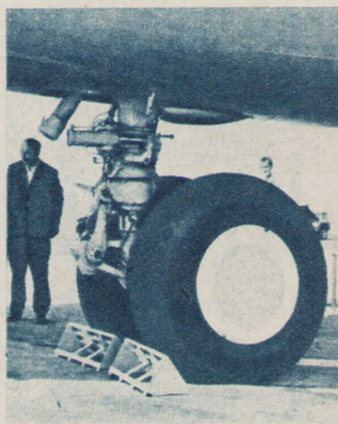
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7406 E-60

RAKIETA PO ŚWIECIE



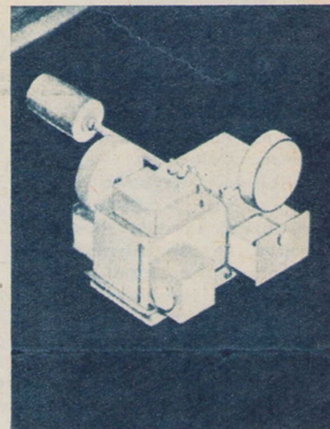




ODRĘCZNY SZKIC KONSTRUKTORA

Podczas swego pobytu na tegorocznym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu znany radziecki konstruktor dr inż. Oleg Antonow, twórca największego samolotu świata AN-22, miał szereg spotkań z przedstawicielami prasy i specjalistami lotniczymi. A oto jeden z odręcznych szkiców O. Antonowa, wyjaśniających konstrukcję części centralnej samolotu AN-22. Obok — podwozie tego giganta: 6 par kół podwozia głównego tworzących wózek oraz zdwojone koło przednie.

SATELITA TRENINGOWY

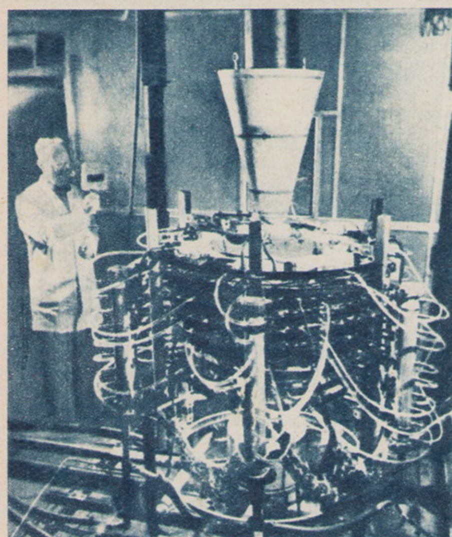


Tak wyglądał mały sztuczny satelita REP wyposażony w radar zbliżenia, cztery anteny i dwa światła pozycyjne, przeznaczony do treningu manewrów zbliżenia w Kosmosie podczas ostatniego lotu amerykańskiego statku GT-5 „Gemini".

„DAISY CUTTER" TEŻ NIE POMOŻE AGRESOROM

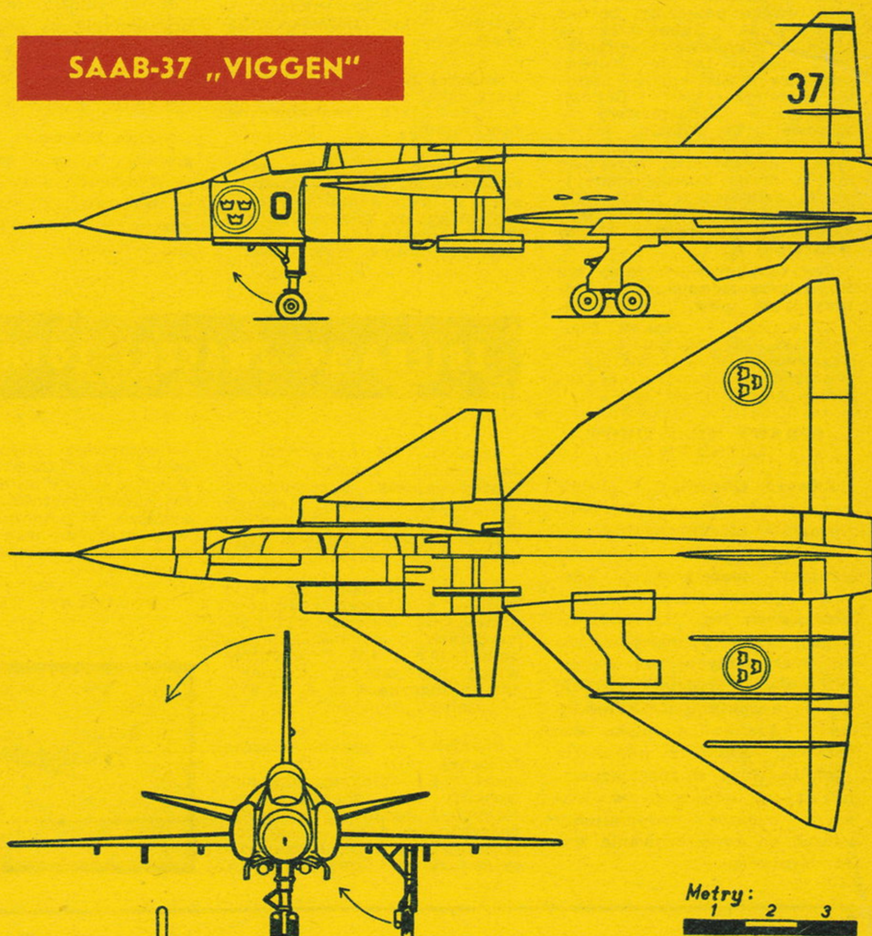
Tak wygląda nowy typ bomby lotniczej USA, znany pod nazwą „Daisy Cutter", stosowany podczas barbarzyńskich nalotów w Wietnamie. Jest to bomba odłamkowa. W jej głowicy umieszczono rurkę metalową, która w chwili zetknięcia się z ziemią powoduje uruchomienie zapalnika znajdującego się w tylnej części bomby. W ten sposób bomba wybucha tuż nad powierzchnią terenu.

SILNIK RAKIETOWY Z CHŁODNICĄ

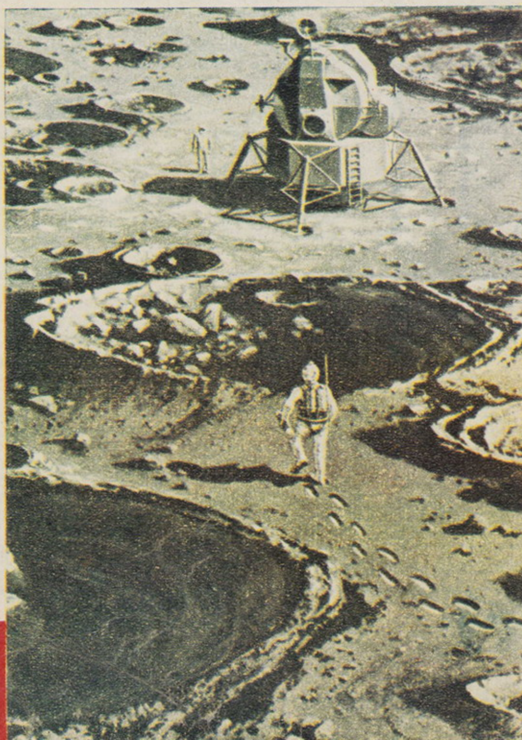


Zakłady Boeing (USA) pracują nad rozwiązaniem problemu chłodzenia silników rakietowych statków kosmicznych podczas ich przejścia przez gęste warstwy atmosfery przy powrocie na Ziemię. Inżynierowie W. Bagiński, F. Crossland i R. Evans próbują chłodzić silnik przez obłożenie go otuliną z tworzywa porowatego, przez którą odbywa się obieg wody. Energia cieplna akumulowana podczas lotu w atmosferze jest następnie wydalana w postaci pary o bardzo wysokiej temperaturze. Na zdjęciu: Silnik rakietowy z instalacją chłodniczą na stoisku badawczym. Wyniki prób są bardzo zachęcające.

SAAB-37 „VIGGEN"

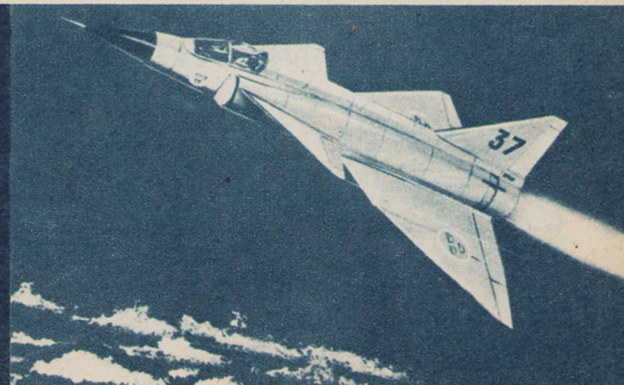


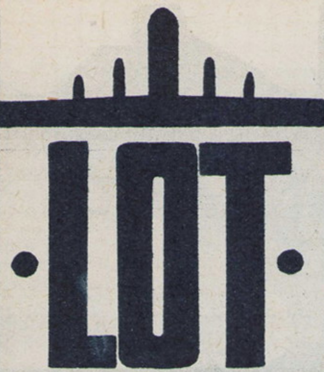
SPACER NA KSIĘŻYCU



Zbliża się chwila pierwszego lotu człowieka na Księżyc. Coraz częściej pojawiają się też rysunki pokazujące to przyszłe wydarzenie. Czy tak właśnie będzie wyglądał pierwszy spacer na Księżycu — pokaże niezbyt już odległa przyszłość.

Jak już podawaliśmy, w Szwecji znajduje się w budowie wielozadaniowy naddźwiękowy samolot wojskowy SAAB-37 „Viggen". Pierwszy prototyp ma latać w 1966 r. Jest to samolot 1-miejscowy. Prędkość max. ma przekraczać 2-krotnie prędkość dźwięku. Obecnie zamieszczamy sylwetkę samolotu SAAB-37. Zwraca uwagę statecznik pionowy składany podczas hangarowania.





NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 45 ● PAŹDZIERNIK 1965 R.

SEZON TRWA CAŁY ROK

LATO 65 mamy już poza sobą, kolej na choćby ogólne podsumowania — szczegółowymi zajmują się nasi statystycy. Wszystko jednak wskazuje na to, że tegoroczny letni sezon turystyczny był pod każdym względem pomyślny. Do Polski przyjechało więcej turystów niż w ubiegłym roku, zagraniczne biura podróży donoszą o stale wzrastającym zainteresowaniu naszym krajem.

Szczególne znaczenie miało otwarcie naszej nowej linii do Helsinek przez Sztokholm. W ten sposób nie tylko skrócona została podróż ze Szwecji i Finlandii do Polski, ale również powstały dla turystów skandynawskich nowe, atrakcyjne możliwości spędzenia urlopu. Oto w drodze na południe Europy mogą oni obecnie zatrzymać się w Warszawie, skorzystać z naszych krajowych połączeń lotniczych np. z Warszawy do Gdańska, z Gdańska do Krakowa lub Wrocławia i z powrotem do stolicy Polski, by następnie kontynuować dalej lot na południe — nad Adriatyk, Morze Czarne lub Śródziemne. Dodajmy, że całą tę podróż zapewniają nasze samoloty.

Obok innych mostów powietrznych dużym powodzeniem cieszyła się bezpośrednia linia lotnicza Kraków — Wiedeń — Kraków. Lot ze stolicy Austrii trwa zaledwie półtorej godziny, a weekend w Krakowie jest niezwykle atrakcyjny już to ze względu na liczne zabytki, muzea i piękno tego miasta. Dodajmy, że ceny skalkulowane są konkurencyjnie. Dla przykładu — turysta austriacki płaci o 10—15 procent mniej niż za uczestnictwo w podobnych imprezach w innych krajach. Reklama czarterów powietrznych do Polski nabiera dopiero rozmachu. Oprócz orbisowskiego ośrodka informacji w Wiedniu podjęły się jej także czołowe austriackie biura podróży. Tak więc — o ile pogoda pozwoli — powietrzne rejsy weekendowe z Wiednia będą mogły być kontynuowane przez całą zimę.

Przedłużenie sezonu turystycznego na cały rok jest w naszym kraju prawie faktem dokonanym. W lecie morze, jeziora, puszcze i góry, w zimie narty, sanki i bojery, na jesieni polowania, wiosną gorące tatrzańskie słońce — stwarzają znakomite możliwości wypoczynku. Natomiast stale rozszerzający się zasięg naszych linii lotniczych ułatwia szybką i wygodną podróż. Tak więc witamy w Polsce przez cały rok.

СЕЗОН ПРОДОЛЖАЕТСЯ КРУГЛЫЙ ГОД

Лето 1965 года уже прошло и, хотя подробным анализом его итогов займутся наши статистики, уже сейчас можем сделать определенные выводы. Все признаки говорят о том, что минувший туристический сезон можно считать удавшимся с любой точки зрения. В Польшу прибыло значительно больше туристов, чем в прошлом году, а зарубежные бюро путешествий отмечают непрекращающийся и повышенный интерес к нашей стране.

Особенное значение имело открытие нашей новой линии в Хельсинки через Стокгольм. Благодаря этому не только сократилось время путешествия из Швеции и Финляндии в Польшу, но и возникли новые, очень интересные возможности для туристов со скандинавских стран проведения отпуска. Путешествуя на юг Европы, они могут теперь остановиться в Варшаве, воспользоваться нашими внутренними авиационными линиями, например из Варшавы в Гданьск, из Гданьска в Краков или Вроцлав, а затем вернуться самолетом в нашу столицу и продолжать полет на юг, на побережье Черного, Адриатического или же Средиземного морей. Следует заметить, что все это путешествие обеспечивают наши самолеты.

Наряду с другими „воздушными мостами", большим успехом пользовалось прямое авиационное сообщение Краков — Вена — Краков. Полет из столицы Австрии в Краков продолжается лишь полтора часа, а проведение выходных дней в этом, известном своей красотой, музеями и достопримечательностями старины городе — исключительно интересное мероприятие. К тому же цены скалькулированы так, чтобы это путешествие сделать общедоступным. Австрийский турист плотит на 10—15% меньше, чем за участие в аналогичных мероприятиях в других странах. Рекламирование „чартеровских" воздушных полетов в Польшу еще только развертывается, наряду с информационной конторой бюро путешествий „Орбис" в Вене, им занялись также и ведущие, наиболее крупные австрийские бюро путешествий. Таким образом, если только не подкачает погода, воздушные рейсы „на выходной" в Краков из Вены можно будет продолжать всю зиму.

Продление туристского сезона на весь год в нашей стране можно уже считать совершившимся фактом. Летом море, озера, огромные леса и горы, зимой лыжи, санки и буера, осенью охота, весной горячее солнце Татр — все это создает прекрасные возможности для отдыха. В то же время постоянно растущий радиус действия наших авиационных линий обеспечивает и облегчает быстрое и удобное путешествие. Итак — приветствуем Вас в Польше круглый год.

ALL YEAR ROUND SEASON

SUMMER 1965 being over it would be time to recapitulate the achievements leaving the details to statistics. On the whole it seems that this year's summer season was very succesful. More tourists than last year visited Poland and foreign Travel Agents report a constantly growing interest in our country among travellers.

The opening of our new line to Helsinki via Stockholm was of an exceptional importance. Thanks to it the journey from Sweden and Finland to Poland has been considerably shortened and the Scandinavian tourists acquired new and exciting prospects of spending their holidays. Going to Southern Europe they can stop in Warsaw, fly to Gdańsk, from Gdańsk to Cracow or Wrocław and back to the Polish capital, and then continue their flight to the shores of the Black Sea, Mediterranean Sea and the Adriatic. We may add that the whole trip is secured by Polish Airlines LOT

Apart from the above the new direct air link Cracow — Vienna — Cracow won the appreciation of many tourists. The flight from the Austrian capital takes only 90 minutes and the week-end in Cracow with its beautiful relics and museums, is extremely attractive for the foreigners. In addition the price of such a week-and in Poland for Austrian tourists is very moderate — for instance it is about 10 to 15% less than similar weekends in other countries.

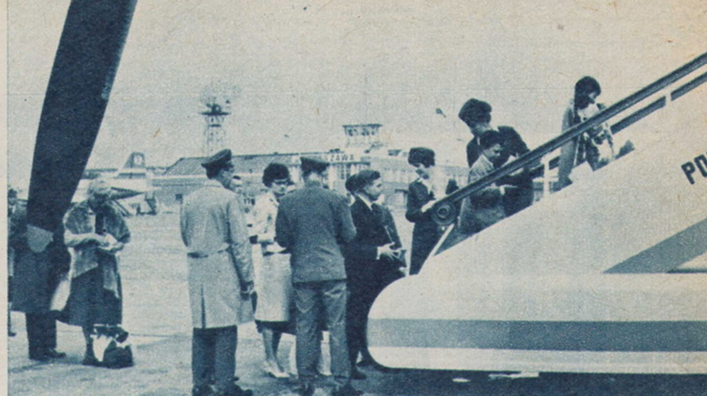
The promotion of chartered tours to Poland is not yet in full swing, but besides the „Orbis" Information Centre in Vienna all the main Austrian Travel Agents are working it out. So, if only the weather permits, the week-end flights from Vienna to Cracow will be continued during the winter. Tre prolongation of the tourists season for tre whole year in our country is almost a fact. In summer Poland offers the sea, the lakes, the forests and the mountains — in winter skis and sledges, in autumn hunting, in spring the hot Tatrian sun and all these present marvellous apportunities for a good rest. In addition the constantly growing network of Polish Airlines LOT permits a swift an comfortable journey.p So welcome in Poland the whole year round.

Na trasie do Frankfurtu nad Menem. Siódmego września br. Polskie Linie Lotnicze LOT zainaugurowały pierwsze stałe połączenie między Polską a Niemiecką Republiką Federalną. Na zdjęciu: Nasza stewardessa, p. Krystyna Kwapisz, zakłada nowo wymalowaną tabliczkę z nazwą dwudziestego miasta Europy, do którego docierają polskie samoloty. Foto: Marian Kobrzyński





W dniu 9 września br. na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT odleciał z Warszawy do Paryża prezes Rady Ministrów PRL — Józef Cyrankiewicz, udając się z wizytą oficjalną na zaproszenie rządu Republiki Francuskiej. Premierowi towarzyszyli: wiceminister Spraw Zagranicznych — Marian Naszkowski, wiceminister Handlu Zagranicznego — Franciszek Modrzewski oraz grupa doradców i dziennikarze. Na lotnisku Okęcie szefa rządu polskiego żegnali najwybitniejsi przedstawiciele naszego życia politycznego z Władysławem Gomułką, Marianem Spychalskim i Zenonem Kliszko na czele. Po przywitaniu się z licznie zgromadzonymi osobistościami, premier Józef Cyrankiewicz przywitał się także z załogą naszego samolotu Ił-18.



Pasażerowie inauguracyjnego rejsu do Frankfurtu otrzymali od LOTu kwiaty i upominki.



NOWA LINIA „LOTU"

Długość zagranicznych linii LOTu wzrosła ostatnio do 23 tysięcy kilometrów. Dwudziestym z kolei miastem Europy, w którym lądują samoloty komunikacyjne PLL LOT, jest Frankfurt nad Menem w Niemieckiej Republice Federalnej. Pierwszy rejs odbył się w dniu 7 września br. O godzinie 8.15 samolot turbośmigłowy Ił-18 wystartował z warszawskiego lotniska Okęcie, by po dwóch godzinach i dziesięciu minutach wylądować we Frankfurcie. Pasażerowie, udający się do obu Ameryk, mają stąd dogodne połączenia lotnicze. Z kolei podróżni przybywający do Frankfurtu mogą polskimi samolotami dolecieć przez Warszawę do Moskwy. Rejsy odbywają się dwa razy w tygodniu, we wtorki i niedziele. Powrót tego samego dnia o godzinie 13.50.

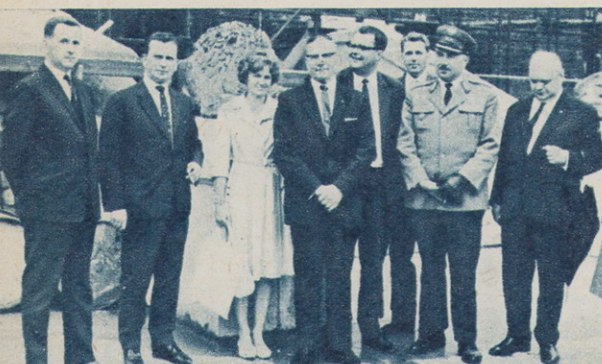


Na czele załogi Iła-18, który rozpoczął regularną komunikację między Warszawą i Frankfurtem nad Menem, stali doświadczeni kapitanowie — Jerzy Niecieniewicz, Jerzy Szrejbrowski oraz Wiesław Wiszniewski.



Z ramienia PLL LOT udał się do Frankfurtu nad Menem zastępca dyrektora do spraw handlowych — inż. Robert Słaby. Na zdjęciu od lewej: asystent dyrektora — mgr Jerzy Chowaniec-Sieniawski, dyr. inż. Robert Słaby, naczelny dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, dyr. eksploatacyjny Kazimierz Wierzbicki oraz szef działu Obsługi Podróżnych Bolesław Bestecki.

GOŚCIE Z FINLANDII

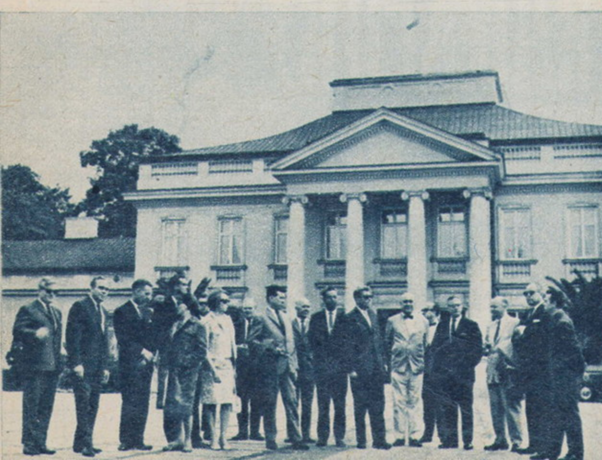


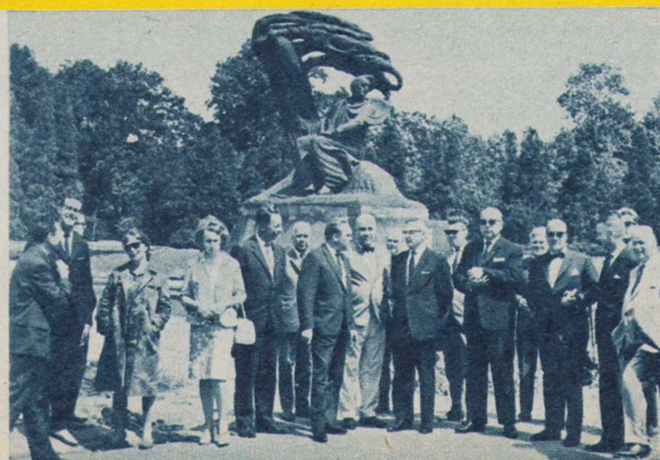
Drugi od lewej — dyrektor naczelny PLL LOT oraz czwarty od lewej — minister Niilo Ryhta.

Z okazji otwarcia nowego połączenia PLL LOT z Warszawy przez Sztokholm do Helsinek, przybyła do Polski oficjalna delegacja z ministrem spraw wewnętrzych Finlandii, panem NIILO RYHTA na czele.

Goście fińscy podejmowani byli przez Dyrekcję PLL LOT, a następnie odbyli podróż po kraju, zwiedzając m. in. Kraków. Na zdjęciach: kilka migawek z pobytu naszych miłych gości w Polsce.







GOŚĆ ZE SZWAJCARII

Departament Zagraniczny Ministerstwa Komunikacji gościł ostatnio w Polsce p. A. Martina, dyrektora Federalnego Departamentu Transportu w Bernie. Z prawej — pan Stanisław Batkowski, dyrektor Departamentu Zagranicznego Ministerstwa Komunikacji wita gości na lotnisku Okęcie.



100 razy dookoła świata

Ilość czterokrotnych milionerów powietrznych PLL LOT zwiększyła się w dniu 3 września br. do czterech. Po niedawnej uroczystości na Okęciu, w czasie której witaliśmy pierwszego w historii LOTu pilota — kapitana Ryszarda Dąbrowskiego — który przebył w powietrzu cztery miliony kilometrów, znowu zebrali się na lotnisku koledzy, przyjaciele i znajomi nowych laureatów. W popołudniowym rejsie z Gdańska do Warszawy załoga Iła-14 — kapitanowie Roman Skrzyński i Marian Wędzik oraz radiooperator Piotr Stręk przekroczyli swój czwarty milion kilometrów w służbie PLL LOT.

Powitanie było bardzo serdeczne, nie brakło gratulacji, kwiatów i uścisków. Dodajmy, że kapitan R. Skrzyński rozpoczął pracę w Locie przed 20 laty. W czasie wojny brał udział w walkach lotniczych w grupie „Karpaty" i został odznaczony Krzyżem Walecznych. Po wojnie otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Kapitan M. Wędzik latał w czasie wojny w Anglii jako pilot myśliwski dywizjonów polskich 302, 306, 316 i 317. Zestrzelił 4 samoloty i 2 bomby latające V-1. Jest kawalerem orderu Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyża Walecznych i angielskiego DFC. Po wojnie otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Radiooperator pokładowy — P. Stręk również pracuje w PLL LOT dwadzieścia lat.

Wszystkim laureatom składamy serdeczne gratulacje.

Na zdjęciu od lewej: kpt. Marian Wędzik, radiooperator Piotr Stręk i kpt. Roman Skrzyński w chwilę po zakończeniu jubileuszowego rejsu.

NASI LAUREACI

Polskie Radio, Orbis i PLL LOT zorganizowały interesujący konkurs turystyczny dla słuchaczy obcojęzycznych audycji Polskiego Radia. Z tej okazji wydrukowano kolorowy prospekt, zawierający konkursowe pytania z cyklu „Co wiesz o Polsce"? oraz szereg informacji o pracy Orbisu i LOTu. Zespół Programu dla zagranicy PR opracował i nadał w sześciu językach szereg audycji konkursowych o turystyce w Polsce.

Ogółem napłynęło 12 830 odpowiedzi z wielu krajów Europy. Wśród uczestników konkursu rozlosowano liczne i cenne nagrody, ufundowane przez Polskie Radio. Piętnastu laureatom Orbis podarował dziesięciodniowe pobyty w Polsce, a LOT zapewnił bezpłatne przeloty i ofiarował pamiątkowe upominki.

Laureaci gościli w naszym kraju w sierpniu br. Zwiedzili m. in. Warszawę, Kraków, a następnie odpoczywali w Zakopanem. Było wśród nich trzech Francuzów, Belg, czterech Finów, dwóch Szwedów, czterech Anglików. Jedna osoba z Danii nie mogła przyjechać ze względu na



Laureaci z Paryża

chorobę. Zdobytą nagrodę wykorzysta w późniejszym terminie.

Nasi goście byli bardzo zadowoleni z pobytu w Polsce i przed mikrofonami Polskiego Radia chwalili wygodną i szybką podróż naszymi samolotami. Należy się spodziewać, że tego rodzaju konkursy będą organizowane również i w przyszłych latach.

...z Londynu

...i ze Skandynawii



PIOSENKARSKIE SŁAWY



Na Międzynarodowy Festiwal Piosenki w Sopocie przybyło wielu zagranicznych wykonawców. Większość z nich skorzystała z szybkiej i wygodnej podróży samolotami PLL LOT. Na naszych zdjęciach pożegnanie pięknych i popularnych gwiazd estrady. Do zobaczenia w przyszłym roku!

Notatnik LOT-u

Jak podaje nasz budapeszteński korespondent, pan A. Trojanowski, podczas Targów w Budapeszcie czynne było stoisko propagandowo-informacyjne LOTu. W ciągu dziesięciu dni trwania Targów dokonano tu 155 rezerwacji miejsc na samoloty LOTu oraz rozdano 600 rozkładów lotów, 2 000 rozmaitych folderów LOTu i Orbisu oraz reklamowe zapałki LOTu. Stoisko cieszyło się dużym powodzeniem wśród zwiedzających.

*

9 września br. w siedzibie dyrekcji PLL LOT na lotnisku Okęcie podpisany został nowy układ zbiorowy dla pracowników lotnictwa cywilnego. Układ ten normuje między innymi zasady i warunki pracy turnusowej, przyznawania nagród jubileuszowych za długoletnią pracę, wprowadza nowe stanowiska służbowe, odpowiadające obecnej organizacji PLL LOT.

*

W ciągu pierwszego półrocza br. Polskie Linie Lotnicze LOT przewiozły ogółem ponad 162 tysiące pasażerów, to jest o około 32 tysiące więcej niż planowano. W ruchu krajowym przewieziono 98 800 pasażerów, z połączeń międzynarodowych LOTu skorzystało 64 tysiące osób, to jest o 17 tys. więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Największym powodzeniem cieszyły się linie z Warszawy do Moskwy oraz do Wrocławia. Wzrosła także ilość przewożonych samolotami LOTu towarów — w ruchu krajowym do 700 ton, a w zagranicznym 580 ton, to jest kolejno o 80 i 10 procent więcej, niż w pierwszym półroczu ub. r. Wykonaliśmy także 41 lotów czarterowych z towarami oraz z turystami. M. in. radio i telewizja belgijska wynajęła nasz samolot Ił-18, który wraz z 80-osobową orkiestrą przebył trasę: Bruksela — Lipsk — Berlin — Poznań — Warszawa — Helsinki — Kopenhaga — Goeteborg — Bremen — Bruksela.

LOT-em do Belgradu

W początkach września bawił w Polsce z oficjalną wizytą minister spraw zagranicznych Danii, pan Per Haekkerup. Po zakończeniu rozmów oficjalnych minister wraz z małżonką i towarzyszącymi osobami zwiedził Warszawę, Gdańsk i Kraków.

W dniu 6 września w godzinach porannych lotnisko Okęcie przystroiło się w chorągwie o barwach duńskich i polskich. Po krótkim pożegnaniu minister Per Haekkerup wszedł na pokład rejsowego samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT, udając się do Belgradu. Po krótkim odpoczynku w Budapeszcie Ił-14 wylądował na belgradzkim lotnisku Surčin. Dostojnego gościa oczekiwał na płycie jugosłowiański sekretarz spraw zagranicznych —

Na zdjęciach — po przylocie rejsowego Ił-14 do Belgradu oraz powitanie min. Haekkerupa.





NASZE STEWARDESSY

TERESA KUROWSKA

Na trasie z Warszawy do Belgradu rozmawiamy z naszą sezonową stewardessą. Jak bowiem wiadomo, w okresie turystycznego „szczytu" PLL LOT angażują do pracy w charakterze stewardess studentki z warszawskich uczelni.

Panna Teresa Kurowska studiuje obecnie na czwartym roku wydziału handlu zagranicznego Szkoły Głównej Planowania i Statystyki. W „Locie" pracuje już drugi sezon. Ale oddajmy jej głos.

— Gdy w zeszłym roku „Lot" przysłał do naszej uczelni zapotrzebowanie na sezonowe stewardessy, zgłosiłam się bez namysłu, a wraz ze mną piętnaście dziewcząt. Zamarzyły się nam dalekie kraje, podróże, nowe wrażenia i przeżycia. Musiałyśmy jednak na nie nieco poczekać. Najpierw więc zorganizowano dla nas kurs szkoleniowy. Trwał trzy tygodnie i po nim — jak zwykle — odbył się emocjonujący egzamin. Z teorią nie było kłopotów, zdałyśmy śpiewająco. Gorzej z zastosowaniem jej w praktyce. Przez pół godziny nasi egzaminatorzy wyczyniali z nami przedziwne rzeczy — samolot, którym leciałyśmy, stawał nagle dęba, to znów walił się jak kamień w dół. A tu taca pełna naczyń, kieliszki z napojami, filiżanki, pięknie ułożone na talerzykach porcje, które naraz przechodziły w stan nieważkości i usiłowały wylądować na ścianie, fotelu lub podłodze. Byłyśmy jednak mężne i dzielnie zniosłyśmy fantazję naszych egzaminatorów, bo przecież w normalnych rejsach samoloty na ogół lecą spokojnie.

I oto przyszedł czas na zrealizowanie dziewczęcych marzeń o podróżach i pięknych miastach. Rzeczywiście, sporo już ich obleciałam, większość jednak znam tylko z nazwy. Nasze samoloty latają bowiem bardzo szybko i jeszcze tego samego dnia wracamy do domu. Widziałam jednak Wiedeń, Kair, mam wiele miłych wrażeń i przeżyć.



Muszę jednak dodać, że nie zdawałam sobie wcześniej sprawy jak trudna i męcząca jest praca stewardessy. Nie wszyscy pasażerowie to doceniają, nie wszyscy o tym wiedzą. Daje ona jednak sporo satysfakcji, gdy podróżny wysiada z samolotu zadowolony i uśmiechnięty. Jak powiedziałam — praca ciężka, ale i w tym roku do niej wróciłam. Latanie to trochę jak wirus, jak się go złapie — trudno się pozbyć.

— Czy chciałaby pani zostać stewardessą na stałe?

— Nie wiem. Chyba tak, ale korzystam ze stypendium fundowanego i po zakończeniu studiów trzeba je będzie odpracować. A potem? Zobaczymy. Może wirus znowu się odezwie?

*

Bezpośredni lot do Belgradu naszym „Viscountem" trwał niespełna dwie godziny. W tym czasie panna Kurowska wraz ze swą koleżanką nakarmiła nas, rozdała czasopisma, udzielała informacji na pytania pasażerów, zabawiała płaczące dziecko. Zmęczona żegnała nas na lotnisku Surcin miłym i beztroskim uśmiechem. W czasie krótkiego postoju czekała ją nowa praca — przygotowanie posiłków dla pasażerów, którzy polecą do Warszawy.





ZADOWOLONE I WYPOCZĘTE

Otrzymaliśmy właśnie zdjęcia z powrotu dzieci Polonii zagranicznej, które spędziły wakacje w Polsce. Na pokładzie samolotu Il-18 podróż była bardzo szybka i wygodna, dziewczęta z żalem żegnały się z naszymi stewardessami, obiecując znowu w przyszłym roku przylecieć na wypoczynek do Polski.

Delegacja TWA w Warszawie



W drodze powrotnej z Moskwy do Nowego Jorku zatrzymała się w Warszawie delegacja TWA. W czasie krótkiego pobytu w naszej stolicy goście przeprowadzili rozmowe z Dyrekcją PLL LOT.

Na zdjęciu od lewej: pan J. S. Mrozowski, przedstawiciel TWA na Polskę; pan R. O. Bruemmer, dyrektor handlowy TWA na Anglie; pan W. C. Love, wiceprezes handlowy TWA na zagranicę; pani Love; pani Harrell; pan V. H. Harrell, wiceprezes handlowy TWA na Azję, Afrykę, Amerykę i Europę; pan dr Marek Żylicz, przedstawiciel dyrekcji PLL LOT.

ZNÓW KOWAL



Popularny aktor amerykański polskiego pochodzenia, pan Mitchell Kowal, znowu odwiedził Polskę. Witany był tu bardzo serdecznie przez licznych przyjaciół i znajomych. „Waszym samolotem leciało mi się znakomicie — powiedział p. Kowal na lotnisku Okęcie. — Nie wyobrażam sobie przyjemniejszej podróży, milszych stewardess i smaczniejszej szynki".

Na zdjęciu: p. Kowal oraz szef Działu Obsługi Podróżnych LOTu — p. Bestecki.

Po drodze Warszawa

Grupa turystów argentyńskich, wracając z Moskwy samolotem PLL LOT, zatrzymała się na kilkudniowy pobyt w Warszawie. Goście zwiedzili stolicę, Żelazową Wolę i Wilanów, polecieli do Krakowa i po powrocie do Warszawy udali się w dalszą podróż na pokładzie polskiego Iła-18. Z krótkiego pobytu w naszym kraju byli bardzo zadowoleni i tuż przed odlotem chętnie pozowali naszemu fotoreporterowi do pamiątkowego zdjęcia.



„Częstochowa Tour"

Wycieczki do Polski cieszą się coraz większym powodzeniem, szczególnie wśród Polonii zagranicznej. Oto grupa amerykańskich Polaków na lotnisku w Kopenhadze. Pochodzą oni z Kanady (Montreal i Toronto) i po przebyciu Atlantyku dalszą podróż po kraju odbywają na pokładzie rejsowego samolotu PLL LOT. Wycieczka ta zorganizowana jest pod reklamowym hasłem „Częstochowa Tour". Jeszcze tylko pamiątkowe zdjęcie i na pokładzie samolotu podróżni czuć się będą prawie jak w kraju.



TIMETABLE
ROZKŁAD
BEA
B·O·A·C
LOT
POLAND - GT. BRITAIN - N. AMERICA
PÓŁNOCNA AMERYKA - W. BRYTANIA - POLSKA
VALID: 1 APRIL - 31 OCTOBER, 1965
POLISH AIRLINES - LOT
BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION

WSPÓLNE ROZKŁADY

Stało się już praktykowanym zwyczajem, że towarzystwa lotnicze wydają wspólne rozkłady lotów. Obok reprodukujemy okładkę rozkładu BEA, BOAC i LOT, który informuje o połączeniach między Północną Ameryką, Wielką Brytanią i Polską — samolotami wymienionych towarzystw lotniczych. Rozkład zawiera także ceny biletów, ogólne informacje o rezerwacji, zasadach przewozu bagażu i dzieci, o posiłkach na pokładzie i noclegach w punktach tranzytowych, o adresach zagranicznych placówek BEA, BOAC i LOTu.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński (19), Jerzy Woydyło (2), Archiwum LOT (3)



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 40 (743) z dnia 3 października 1965 r. „Skrzydlatej Polski".